

Der Güterverkehr über den St. Gotthardpaß vor Eröffnung der Gotthardbahn

**unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse
im frühen 19. Jahrhundert**

Dissertation

**der Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Zürich
zur Erlangung der Würde eines Doktors der Volkswirtschaft**

vorgelegt von

WERNER BAUMANN

von Hirzel - Zeh.

genehmigt

auf Antrag von Herrn Prof. Dr. M. Silberschmidt

EUROPA VERLAG ZÜRICH

1954

Der Güterverkehr über den St. Gotthardpaß vor Eröffnung der Gotthardbahn

**unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse
im frühen 19. Jahrhundert**

Dissertation

der Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Zürich
zur Erlangung der Würde eines Doktors der Volkswirtschaft

vorgelegt von

WERNER BAUMANN

von Hirzel-Zch.

genehmigt

auf Antrag von Herrn Prof. Dr. M. Silberschmidt

EUROPA VERLAG ZÜRICH

1954



Druck: AG. Buchdruckerei Wetzikon und Rüti

Die Rechts- und staatswissenschaftliche Fakultät gestattet
hierdurch die Drucklegung vorliegender Dissertation, ohne
damit zu den darin ausgesprochenen Anschauungen Stellung
zu nehmen.

Zürich, den 11. Juli 1953

Der Dekan:

Prof. Dr. W. Bickel



Digitized by the Internet Archive
in 2026

VORWORT

Der Name Gotthard ist in der Geschichte der Schweiz zu einem Begriff geworden: der Historiker bringt ihn in engen Zusammenhang mit der Gründung der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Er mißt dem Gotthardpaß als zentralem Verkehrsweg des Alpenkammes auch als Vermittler von Freiheitsideen bedeutsame politisch einigende Kraft zu. Besonders wertvoll sind für uns die Forschungen von Karl Meyer über die Entstehungsgeschichte der schweizerischen Eidgenossenschaft. Von Seite der Handelsgeschichte aus hat der Gotthardverkehr seinen bedeutendsten Darsteller in dem deutschen Historiker Alois Schulte (Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien) gefunden. Neben Meyer und Schulte haben sich aber auch weitere Forscher (Laur-Belart, Th. v. Liebenau u. a.) mit der Frühgeschichte des Gotthardverkehrs befaßt. Obschon der Güterverkehr über den Gotthard auch in der Neuzeit von großer wirtschaftlicher Bedeutung war und wohl immer umfangreicher wurde, fand sich für diese Epoche kein Darsteller. Es gibt zwar einzelne Monographien, die gewissermaßen im Vorbeigehen dieses und jenes aus der Verkehrsgeschichte unseres bekanntesten Alpenpasses erwähnen, hingegen fehlt jede Gesamtdarstellung. Dieser Mangel hat hauptsächlich zweierlei Ursachen. Auf der einen Seite ist die wirtschaftsgeschichtliche Erforschung der Innerschweiz und des Tessins infolge der großen Bedeutung, die man allein der politischen Geschichte dieser Gebiete schenkte, vernachlässigt worden. Sehr zu unrecht. Denn wie wir am Beispiel des Gotthardgüterverkehrs erkennen, mußten die weitreichenden öffentlichen und privaten Interessen, die sich nach wie vor an diesen Verkehr knüpften, auf das staatliche und wirtschaftliche Leben, die konstitutionelle Gestaltung der daran interessierten Stände und nicht zuletzt auf Kultur- und Gedankenwelt einen bestimmenden Einfluß haben. Außerdem hat sicherlich die Vernichtung des gesamten in Altdorf liegenden vorhelvetischen Aktenmaterials durch den Brand von Altdorf im Jahre 1799 dazu beigetragen, daß die Erforschung der Verkehrsgeschichte des Gotthardpasses bisher übergangen wurde.

Wenn wir uns in der vorliegenden Arbeit die Aufgabe stellten, den Güterverkehr über den Gotthard nach organisatorischen, verkehrs-

technischen und verkehrspolitischen Gesichtspunkten zu analysieren und insbesondere seine volkswirtschaftliche Bedeutung mehr als nur intuitiv, wie dies bisher geschehen ist, zu werten, so mußten wir die Zeit unmittelbar vor der Eröffnung der Gotthardbahn in den Mittelpunkt rücken. Für die vorhelvetische Zeit kann sich die Forschung, wie schon gesagt, nur auf sehr lückenhaftes Quellenmaterial stützen. Die Verkehrsgeschichte des 19. Jahrhunderts hingegen ist reich belegt und bietet damit die Möglichkeit tiefern Eindringens in die Probleme des damaligen Verkehrswesens und seiner entwicklungsge-
schichtlichen Zusammenhänge. Da die Verkehrsverhältnisse in früherer Zeit jeweils lange stabil blieben, wird eine Arbeit, welche die noch bestehende Lücke zwischen Mittelalter und 19. Jahrhundert ausfüllen will, in einzelnen Fragen mit Gewinn retrospektiv von den Tatsachen des 19. Jahrhunderts ausgehen können. Die Beschränkung des Themas nach «vorne» auf die erste Hälfte des Jahrhunderts hat seinen Grund darin, daß die letzten drei Jahrzehnte des Paßverkehrs mehr und mehr in den Bann der Diskussion um die Gotthardbahn gerieten und deshalb für unsere Ziele wenig Interessantes mehr bieten, zumal diese letzte Periode bereits aus einer kleinen Schrift des Urserners Isidor Meyer, der sie aus eigenem Erleben heraus schildert, bekannt ist.

Unsere Arbeit ruht in allererster Linie auf Quellenforschungen in den verschiedenen Archiven. Dabei war besonders das Staatsarchiv Luzern eine reichhaltige Fundgrube, wo unter anderm das umfangreiche Aktenmaterial der Luzerner Handelskammer erstmals benutzt wurde. Aber auch die Staatsarchive in Altdorf, Bellinzona und Zürich, das Talarchiv in Ursern, das Bundesarchiv in Bern, das Gotthardbahnarchiv in Luzern, die Sammlung Dr. O. Schrafls «Gotthardarchiv», die in der Bürgerbibliothek Luzern deponiert ist, und die Privatsammlung von alt Kanzleidirektor Friedrich Gisler in Altdorf, die mir großzügig zur Benützung überlassen wurde, lieferten wertvolle Bausteine für die vorliegende Studie. Eine zweite wichtige Gruppe von Quellen umfaßt die offiziellen Gesetzessammlungen des Standes Uri, der Talschaften Ursern und Livinen sowie des Kantons Tessin und nicht zuletzt die Sammlung der eidgenössischen Abschiede, die alle mit verkehrsgeschichtlichen Tatsachen reich befrachtet sind. Ergänzend herbeigezogen wurden schließlich zahlreiche Publikationen verkehrs-, wirtschaftsgeschichtlicher, allgemeiner- und lokalhistorischer Natur, soweit sie klärend auf die Probleme der Verkehrsgeschichte des Gotthardpasses wirkten.

Der Schwerpunkt unserer Untersuchung liegt auf der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Da der Güterverkehr über den Gotthard aber nicht erst anfangs des 19. Jahrhunderts einsetzte und um 1850 schon unterging, haben wir uns bemüht, die halbhundertjährige Periode, wo immer es möglich war und tunlich erschien, in den Gang der allgemeinen großen Entwicklung einzufügen. Denn in Verglei-

chen erhöht sich die Möglichkeit objektiver Wertung einzelner Erscheinungen oder gesamter Situationen.

Ich möchte an dieser Stelle nicht unterlassen, allen jenen zu danken, die mir den Zugang zu den verschiedenen Archiven ermöglichten, und jenen, die durch wertvolle Ratschläge und Hinweise die vorliegende Arbeit unterstützten, insbesondere meinem verehrten Lehrer, Herrn Prof. Dr. Max Silberschmidt.

EINLEITUNG

DIE GRUNDLAGEN DES GOTTHARDGÜTERVERKEHRS

«Wird eine europäische Straße durch ein Land gezogen, so sind es nicht allein seine innern Verhältnisse, die ihre Anlage und Richtung bestimmen, sondern es ist die allgemeine große Verbindungslinie, die alle oder einen größern Teil der Länder Europas durchschneidet, die dabei vorzüglich beachtet und ins Auge gefaßt werden soll. Eine solche Haupthandelsstraße ist, neben der Rhein-Donau-Schiffahrtslinie, die Gotthardstraße. Sie durchschneidet gleichsam das Herz der Schweiz und verbindet durch diese Italien, Deutschland und Frankreich. Der Schweiz liegt dann die Obsorge ob, daß dem gesuchten, von der Natur in jeder Beziehung begünstigten Durchpaß jener Vorschub geleistet werde, welcher das europäische sowie das eigene Handelsinteresse, und nicht minder auch die natürliche und ungehinderte Reisefortsetzung erheischen, damit unser Land kein unbedeutendes Glied jener für die Menschheit heilbringenden organischen Kette werde, welche Weltteile verbindet.» Mit diesen, anläßlich der Projektierung der neuen Paßstraße an die Gotthardstände gerichteten Worten¹ wollte der unbekannte, aber einsichtige Verfasser seine Zeitgenossen daran erinnern, daß das *Bedürfnis* nach einem internationalen Gütertausch die Grundlage für den Warenverkehr über den Gotthard bildet. Da ein solches Bedürfnis nach wie vor wirklich vorhanden war, hing es von den an der Gotthardstraße gelegenen Kantonen ab, ob sich der Warenaustausch weiter über den Gotthard vollziehen, oder ob er infolge verkehrshemmender Einrichtungen oder Maßnahmen der Paßkantone andere Wege suchen würde.

1. Die wirtschafts- und handelsgeographischen Verhältnisse Europas und der Schweiz

Mit dem Beginn der Neuzeit trat eine Umorientierung des Handels von den ehemals berühmten Handelszentren des Mittelmeeres (Venedig, Genua, Florenz) und der Ostsee (Hansestädte) zu den See-

¹ St. A. L., No. 1642.

städten des Atlantischen Ozeans (zunächst Antwerpen und Lissabon, später Amsterdam, Hamburg, London, Liverpool, Le Havre) ein. Zunächst kamen die Gewürze, die sich früher von Venedig und Genua aus strahlenförmig über Europa verteilt hatten, nach Lissabon, dann riß die Scheldestadt den Gewürzhandel an sich, um ihn schließlich an die niederländische und englische Metropole abzutreten². Auch auf dem Gebiet der industriellen Produktion vollzog sich im 17. Jahrhundert eine bedeutsame, bis weit ins 19. Jahrhundert nachwirkende Verschiebung: die italienischen Städte, deren Industrie im Mittelalter einen so großen Aufschwung genommen hatte, verloren jetzt viel von ihrem ehemaligen Reichtum und Glanz und büßten ihre einstige Monopolstellung (in der Spiegel-, Glas-, Tuch- und Seidenindustrie) ein. Diese Gewerbe waren nunmehr auch anderwärts zur Blüte gelangt. Im 17. und 18. Jahrhundert standen Frankreich, England, die Niederlande und die Schweiz als Industrieländer an erster Stelle³.

Freilich darf die Tatsache dieses allgemeinen Verschiebungsprozesses nicht zur Annahme verleiten, das Mittelmeer hätte nun in der Folgezeit jegliche Bedeutung für den Welthandel eingebüßt. Der Levantehandel mit Baumwolle, Kaffee, Zucker, Spezereiwaren blühte weiterhin und war gewinnreich für die französischen, holländischen, englischen und venetianischen Handelsflotten⁴. Venedig war weiter ein wichtiger Stapelplatz vor allem für levantinische Baumwolle und Spezereiwaren⁵. Zu einem der bedeutendsten Mittelmeerhäfen wurde aber seit dem 17. Jahrhundert der Freihafen Livorno. Die englischen und holländischen Handelsschiffe, die alljährlich in ganzen Flotten nach der Levante segelten, nahmen regelmäßig in Livorno Aufenthalt, um ihre Warenladungen durch Südfrüchte und italienische Gewerbeprodukte zu ergänzen. Auf dem Rückweg von Smyrna und Alexandrien und andern Levantehäfen machten sie wiederum in Livorno Station, um die für Oberdeutsch-

² Bereits im 17. Jahrhundert wurde nach den italienischen und französischen Häfen des Mittelmeeres der Pfeffer, ihr ehemaliger Haupthandelsartikel, von Holländern gebracht und bildete den Hauptartikel ihrer Einfuhr nach diesen Städten; Kulischer Jos., Allgemeine Wirtschaftsgeschichte, 2 Bde., München und Berlin 1929. Bd. II, S. 235 — Geering, Handel u. Industrie d. Stadt Basel, S. 399.

³ Geering T., Handel und Industrie der Stadt Basel, S. 631 — Kulischer, II, S. 180 — Dietz A., Frankfurter Handelsgeschichte, 5 Bde., Frankfurt a. M. 1921 bis 1925. Bd. IV, S. 76 — Kötzschke R., Deutsche Wirtschaftsgeschichte bis zum 17. Jahrhundert, Leipzig/Berlin 1921, S. 162.

⁴ Kulischer, II, S. 208 ff.

⁵ Weisz Leo, Studien zur Handels- und Industriegeschichte der Schweiz, Bd. I, Zürich 1938, S. 18 — Die Frankfurter Materialwarenhändler und Apotheker machten ihre Einkäufe an Spezereien weiterhin zum größten Teil in Venedig (17./18. Jh.). Der Transport von Venedig nach Frankfurt erfolgte jedoch meistens nicht auf dem Landweg über die Alpenpässe, sondern auf dem Seeweg: Dietz, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. IV, S. 30, 49 — Vgl. auch Wartmann H., Handel und Industrie der Schweiz im 19. Jahrhundert, S. 84.

land und die Schweiz sowie für den Norden Europas bestimmten Erzeugnisse der Levante dort auszuladen, deren Weiterbeförderung entweder zu Land vollzogen oder (nach dem Norden) von den gleichfalls in Livorno eintreffenden dänischen, schwedischen und hansischen Schiffen übernommen wurde⁶. Eine gewisse Bedeutung erhielt sich auch Genua, nicht nur als Zentrum der Seidenindustrie, sondern auch als Hafen für den Levantehandel und später für den Handel mit Amerika⁷. Zu einem gefährlichen Rivalen Venedigs wuchs im 18. Jahrhundert der Freihafen Triest heran. Diese Stadt errang sich bald eine wichtige Stellung im Levantehandel. Ihr Hafen wurde während der Kontinental Sperre von ungeahnter Bedeutung für den schweizerischen Baumwollimport⁸. Gegen 1820 knüpfte Triest Verbindungen mit Amerika an. Um dieselbe Zeit gelang es ihr, einen Teil der europäischen Kolonialwareneinfuhr, welche bisher größtenteils in den Händen Hamburgs gelegen war, an sich zu ziehen.

In scharfe Konkurrenz zu den italienischen Mittelmeerhäfen trat seit dem 17. Jahrhundert Marseille, ebenfalls ein Freihafen. Marseille war Ausgangs- und Endpunkt des bedeutenden französischen Levantehandels; von hier aus wurde von Genfer Kaufleuten ein schwunghafter Zwischenhandel mit Levantewaren nach Oberdeutschland und der Schweiz betrieben⁹ und auch bedeutende Mengen schweizerischer Leinwand- und Baumwollwaren nach den italienischen und spanischen Seehäfen versandt, bis Frankreich 1781 den Transit fremder Waren durch sein Gebiet untersagte¹⁰.

Von großer Bedeutung für die europäische Seidenindustrie blieb die oberitalienische Rohseidenproduktion, die in allen europäischen Seidenverarbeitungsgebieten gefragt war. Auch die italienischen Seidengarne (vor allem aus dem Piemontesischen), Seidenwaren aus Mailand, Cremona, Mantua, Piacenza, Genua u. a. m., mailändische Tücher, Rohwolle fanden nördlich der Alpen ihre Liebhaber¹¹. Wichtige Exportgüter Italiens besonders nach der Schweiz waren stets:

⁶ Kulischer, II, S. 225, 238 — Dietz, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. IV, S. 49 — Cérenville B. de, *Le système continental et la Suisse 1803—1813*, Diss. Zürich, Lausanne 1906, S. 127.

⁷ Kulischer, II, S. 237 — Weisz L., Studien zur Handels- und Industriegeschichte, I, S. 18: Seit 1781 wird Genua ein wichtiger Einfuhrhafen für brasilianische Baumwolle nach der Schweiz. Im 19. Jahrhundert bezog die Schweiz viel Levantewaren aus Genua (S. 20).

⁸ Weisz L., Studien zur Handels- und Industriegeschichte, I, S. 18 — Ders., Die Zürcherische Exportindustrie, Zürich 1937, S. 219 ff. — Cérenville, 150 ff.

⁹ Kulischer, II, 130.

¹⁰ Wartmann, S. 93.

¹¹ Sieveking Hch., Zur Zürcher Handelsgeschichte, Sep'druck aus Jahrb. f. Schweiz. Geschichte, Bd. 35, S. 116 — Cérenville, S. 127 — Dietz, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. IV, S. 360 — Geering, Handel und Industrie der Stadt Basel, S. 584 ff. — Luzzatto G., *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, 2 Bde., Padova 1938, Bd. II, S. 227 ff., 235, 271 ff.

frische und getrocknete Früchte, Oel, die italienischen Weine und vor allem der oberitalienische Reis.

Seit dem Ausgang des 16. Jahrhunderts begann der Niedergang der oberdeutschen Handelsemporien. Die von den oberdeutschen Handelshäusern angesammelten großen Kapitalien gingen verloren, der Handelsverkehr zwischen Oberdeutschland und Italien büßte seine ehemalige Bedeutung ein. Die Zerstörung Antwerpens und der Uebergang des Ueberseeverkehrs an Holland schaltete die deutschen Handelshäuser größtenteils aus dem bisher blühenden Warenhandel, insbesondere mit Kolonialwaren, aus. Die politische Zerrüttung Deutschlands, der Dreißigjährige Krieg sowie die nationale und religiöse Unduldsamkeit vieler deutscher Städte förderten diesen Zerfall¹². Deutschlands Industrie (auch diejenige Oesterreichs) stand, von einzelnen Gegenden (Elsaß, Sachsen, Schlesien, z. T. Württemberg) abgesehen, im 17. und 18. Jahrhundert erheblich hinter derjenigen Englands, Hollands, Frankreichs und der Schweiz zurück. Noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts war Deutschland vor allem ein Land der Bauern und Handwerker¹³. Seinen Bedarf an auswärtigen Waren deckte es hauptsächlich in Frankreich¹⁴.

Wohl der bedeutendste Binnenhandelsplatz Westdeutschlands war Frankfurt a. M. Er verdankt seinen Aufschwung seiner günstigen natürlichen Lage am Kreuzungspunkte der aus der Schweiz, aus Holland, aus Frankreich, Oberdeutschland, ferner aus Mitteldeutschland (Halle, Erfurt) führenden Verkehrsstraßen, sowie dem Unternehmungsgeist eingewanderter holländischer und spanischer Religionsflüchtlinge. Nach der Zerstörung Antwerpens konzentrierte sich der bisher von diesem Handelsplatze aus mit Deutschland betriebene Warenhandel, soweit er nicht nach Hamburg hinübergeleitet wurde, in Frankfurt. Diese Messestadt und Sitz zahlreicher großer Bankhäuser stand in direkten Handelsbeziehungen nicht nur mit der Schweiz und Holland, sondern auch mit allen andern europäischen Staaten. Zur Frankfurter Messe brachte man englische und niederländische Wollstoffe, italienische Seidenwaren, Salz, Heringe, Käse, wie auch Kolonialwaren und Edelsteine aus den Niederlanden, Barchent aus Augsburg, Metallwaren von Nürnberg. Niederländische Tücher und deutsche Leinwand wurden von Frankfurtern nach Livorno, Genua, Venedig exportiert¹⁵.

¹² Kulischer, II, S. 249 ff. Als Beispiele für den Niedergang oberdeutscher Handelsstädte nennt Kulischer Nürnberg, Köln, Ulm; hingegen habe Augsburg immer eine gewisse Bedeutung als Handelsstadt beibehalten (S. 252).

¹³ Sée H., Die Ursprünge des modernen Kapitalismus, Sammlung Dalp, Bd. 49, S. 167.

¹⁴ Kulischer, II, S. 180.

¹⁵ Kulischer, II, S. 253 ff. — Dietz, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. IV, S. 36, 360 — Sieveking, Zur Zürcher Handelsgeschichte, S. 116, 118 — Luzzatto, Storia economica, II, S. 183 ff. — Bemerkenswert ist, daß im Handel zwischen

Im östlichen Deutschland war Leipzig der Knotenpunkt der bedeutendsten Handelsstraßen Mitteleuropas. Auf seinen Messen vereinigte sich der Handelsverkehr der Nordseehäfen und der Adria, Ungarns, Rußlands, Polens¹⁶.

Im Norden wuchs Hamburg (neben Amsterdam) zum wichtigsten kontinentalen Einfuhrhafen heran. Englische Woll- und Stahlwaren, französische Weine und Galanteriewaren, Zucker und Kaffee von den Antillen, ja sogar Produkte der Levante wurden über Hamburg nach Deutschland und der Schweiz eingeführt¹⁷.

Dank den im Zeitalter des Merkantilismus im freien Handel angesammelten Kapitalien, die immer wieder nach produktiver Anlage suchten, und dank den kaufmännischen Weltbeziehungen wurde die Schweiz im 18. Jahrhundert das industrialisierteste Land des europäischen Kontinents¹⁸. Diese Stellung verdankt sie im wesentlichen der Textilindustrie, die als Exportgewerbe ihre Produkte in allen Weltgegenden absetzte.

Im 18. Jahrhundert verbreitete sich die Produktion von Baumwollzeugen von den Niederlanden aus im Elsaß, Niederrhein (Barmen, Elberfeld), in Sachsen, Augsburg, Nordfrankreich und vor allem in England und der Schweiz. Gleichzeitig machte der Zeugdruck bedeutende Fortschritte. Die Nachfrage nach gedruckten Baumwollzeugen, die zur Herstellung von Kleidern, Vorhängen, Tüchern usw. Verwendung fanden, wurde im 18. Jahrhundert immer größer, und das Zeugdruckgewerbe fand in der Schweiz, im Elsaß, in Augsburg und Umgebung und in England rasche Ausbreitung¹⁹.

Das Zentrum der schweizerischen Baumwollindustrie war die Ostschweiz (Zürich, St. Gallen und Glarus). Aber auch in den Kantonen Aargau, Bern, Neuenburg, Genf, Basel fand sie als Hausindustrie Verbreitung. Bis weit ins 18. Jahrhundert hinein wurden in der Schweiz ausschließlich zweierlei Arten von Rohbaumwolle verwendet: für die Herstellung gröberer Tuchsorten die levantinische (aus Mazedonien, Smyrna, Cypern), die von Venedig oder Triest über den Gotthard, aber auch von Augsburg her kam, und für feinere Gewebe (Mousseline) seit dem 17. Jahrhundert die westindische Baumwolle, die über Marseille nach der Schweiz gelangte; im Verlauf des 18. Jahrhunderts gesellte sich die brasilianische und die

Frankfurt a. M. und Venedig sowie Livorno der Transport über die Alpenpässe seit dem 17. Jahrhundert nach Möglichkeit vermieden und der Seeverkehr über Hamburg oder Amsterdam bevorzugt wurde; Dietz, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. IV, S. 30, 49. Dieselbe Feststellung macht auch Kulischer (II, S. 251) bei Köln und Nürnberg.

¹⁶ Kulischer, II, S. 255 — Luzzatto, II, S. 184.

¹⁷ Kulischer, II, S. 256 ff. — Geering, S. 636 — Schmidt, Geschichte des Welt Handels, S. 103 — Luzzatto, II, S. 185 ff.

¹⁸ Lüthy H., Der schweizerische Großhandel in Geschichte und Gegenwart, S. 71.

¹⁹ Kulischer, II, S. 171, 449.

nordamerikanische Baumwolle dazu, die bis 1781 ebenfalls über Marseille, von da an infolge der französischen Transitsperre aber über Genua in die Hände der Schweizer Produzenten gelangte²⁰. Durch einheimische Handelshäuser oder durch die Vermittlung von Zweigniederlassungen schweizerischer Kaufleute an vielen großen ausländischen Handelsplätzen gelangten die Produkte der schweizerischen Baumwollindustrie, die der englischen Konkurrenz überall die Stirne zu bieten vermochten, auf die großen europäischen Messen von Zurzach, Beaucaire, Sinigaglia, Frankfurt, Leipzig, Danzig, um von diesen Zentren aus in alle Länder des Kontinents, nach Afrika, in die Levante verkauft zu werden²¹.

Wie die Baumwollindustrie, wenn auch nicht in dem Maße, hat auch die schweizerische Seidenindustrie im 18. Jahrhundert sich günstig entwickelt. Die beiden großen Seidenzentren der Schweiz waren Zürich und Basel. Während in Zürich die Florettspinnerei, die Seidenzwirnerie, -weberei, -färberei, -wirkerei, sowie der Handel mit Trame und Organsin im 17. und 18. Jahrhundert zu internationaler Bedeutung aufstiegen, war es in Basel die Seidenbandweberei, die in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ihre Produktion dank blühendem Export verdoppeln konnte und dann vor allem gegen Ende des 18. Jahrhunderts (wie auch die Zürcher Seidenindustrie) vom Niedergang des Lyoner Seidengewerbes auf dem internationalen Markt profitierte²². Als Rohstoffbezugsgebiete der schweizerischen Seidenindustrie kamen in Betracht: Piemont, Lombardei, Neapel und in Zürich für bestimmte Produktionszweige sogar Bengalen und Japan, von wo aus die Rohseide über Holland nach der Schweiz gelangte²³. Die wichtigsten Absatzgebiete waren Deutschland (vor allem Frankfurt a. M., wo z. B. die Zürcher Organsin- und Tramehändler eine führende Rolle spielten, und Leipzig), dann Norditalien, Spanien und schließlich die Levante (über Livorno)²⁴.

Die übrigen Zweige der schweizerischen Textilindustrie, die Leinen- und Wollindustrie, verloren durch den Siegeszug der Baumwolle im 18. Jahrhundert zusehends an Bedeutung. Während die ostschweizerische Leinwand immerhin in Frankreich, Deutschland

²⁰ Weisz L., Studien zur Handels- und Industriegeschichte, Bd. I, S. 17 ff. — Cérenville, S. 122.

²¹ Cérenville, S. 123 — Ein in Italien (Lombardei) und Frankreich besonders begehrter Artikel waren die unter dem Namen «fazzoletti d'Eblinger» oder «mouchoirs genre zuricois» in Zürich und Glarus hergestellten bunten Tücher; Cérenville, S. 209.

²² Cérenville, S. 126 ff., 249 ff. — Weisz L., Sechshundert Jahre Zürcher Seide (in: Wegleitung 191 des Kunstgewerbemuseums der Stadt Zürich, S. 13 ff.) — Geering, S. 634 ff.

²³ Gedanken über den gegenwärtigen Handel der Stadt Zürich, Zürich 1787 — Bürkli-Meyer A., Geschichte der Zürcherischen Seidenindustrie, Zürich 1884, S. 106 — Cérenville, S. 127 — Vgl. auch S. 161.

²⁴ Cérenville, S. 127, 255.

und im Süden in Italien und Spanien einigen Absatz fand, ging die älteste schweizerische Industrie, die Wollindustrie, im 18. Jahrhundert ihrem Niedergang entgegen²⁵.

Die Revolutionskriege am Ende des 18. Jahrhunderts fügten dem Handel und der Industrie der Schweiz schweren Schaden zu. Während den ersten zwei Jahren der Helvetik war jeglicher Ein- und Ausfuhrhandel unterbrochen. Kaum hatten aber die Schweizer Kaufleute nach der Jahrhundertwende begonnen, die alten Handelsbeziehungen wieder anzuknüpfen, traf sie ein neuer Schlag in Gestalt der Kontinentalsperre. Frankreich erließ 1803 hohe Einfuhrzölle auf schweizerische Baumwollwaren, verdoppelte die Ansätze 1805 und erließ 1806 ein Einfuhrverbot für Baumwollwaren jeder Herkunft²⁶. 1805 verbot Napoleon den Export der piemontesischen Rohseide nach andern Staaten als nach Frankreich²⁷. Durch die Einbeziehung Norditaliens, später auch der italienischen Halbinsel und schließlich ganz Mitteleuropas in das französische Prohibitivsystem erlebte die schweizerische Baumwollindustrie eine umfassende Krise. Das Verbot jeden Handels nach Italien und Frankreich bedeutete nicht nur den Verlust dieser beiden bisher wichtigen Absatzgebiete, sondern auch den Verlust des bedeutenden spanischen Marktes für die schweizerische Baumwollindustrie. Auch der Handel mit der Levante litt unter Napoleons Kontinentalsystem, da er sich wie der spanische Handel zum großen Teil über die italienischen Seehäfen Genua und Livorno abgewickelt hatte; er fand allerdings teilweise einen Ausweg über Triest²⁸. Sehr stark litt auch die Basler Seidenbandindustrie unter der napoleonischen Politik, während die Zürcher Seidenindustrie, vor allem der Tramehandel mit Frankfurt, weit weniger Schaden nahm²⁹.

Die großartigen Hoffnungen der ganzen Handelswelt, daß das Ende des Kontinentalsystems die Restauration des freien Welthandels bringen würde, erwiesen sich als große Illusion. Frankreich baute sein Prohibitivsystem zum Schutze seiner Industrie noch schärfer aus und dehnte es 1822 zum besondern Schaden der Schweiz auch auf landwirtschaftliche Produkte aus. Die Königreiche der Niederlande und Spaniens folgten diesem Beispiel, und 1817 schloß Oesterreich das Tirol und die italienischen Provinzen Lombardei und Venetien in das wiederaufgenommene und verschärfte Merkantilsystem Josefs II. ein. Nur noch in Deutschland und in Mittel- und Süditalien standen die alten Märkte dem schweizerischen Export offen³⁰. Aber

²⁵ Cérenville, S. 128 ff., 263 ff. — Lüthy, S. 72, 77.

²⁶ Wartmann, S. 99, 100 — Cérenville, S. 132.

²⁷ Cérenville, S. 133.

²⁸ Cérenville, S. 142 ff., 245 — Weisz, Zürcher Exportindustrie, S. 219 ff. — Wartmann, S. 99 ff. — Lüthy, S. 84 ff.

²⁹ Cérenville, S. 253, 257 — Weisz, Zürcher Exportindustrie, S. 189.

³⁰ Lüthy, S. 91 ff. — Wartmann, S. 113.

schon 1819 begann in Deutschland Friedrich List seinen Feldzug für ein deutsches Zollsystem, und 1834 entstand der deutsche Zollverein, nachdem schon vorher ein deutscher Staat nach dem andern zum Schutzzoll übergegangen war. Auch die italienischen Staaten, als letzter 1826 Sardinien, errichteten prohibitive Schutzzölle gegen ausländische Manufakturwaren³¹. Viele schweizerische Unternehmer fanden deshalb keinen andern Ausweg mehr, als ihre Industrien jenseits der feindlichen Zollmauern zu verlegen³². Der schweizerische Markt war für die Produkte der einheimischen Industrie nicht aufnahmefähig genug. Der Fabrikant fand aber mit feinem Spürsinn und zäher Pionierarbeit durch das Prohibitivsystem der europäischen Staaten hindurch den Weg zu neuen Märkten. Die Baumwollindustrie, wo sich unter dem Schutze der Kontinentalsperre inzwischen die mechanische Spinnerei zu entwickeln begann, gelangte bald wieder zu neuer Blüte. Die glarnerische wandte sich von den alten italienischen Absatzgebieten immer mehr den Balkanländern und vor allem dem Orient zu. Die ostschweizerische Weberei, die anfänglich durch die englische mechanische Weberei tödlich bedroht war, stellte sich in der Weißweberei auf den mechanischen Webstuhl um, und die Handweberei des Toggenburgs und des Thurtales nahm durch die Herstellung neuer bunter Gewebe seit Mitte der 1830er Jahre einen großartigen Aufschwung. Ihre Produkte gingen über Mittel- und Unteritalien nach Amerika, nach der Türkei, nach Indien, Japan, West- und Ostafrika usw. Auch die Zürcher Seidenindustrie blühte bald wieder, und zwar schöner denn je. Durch die Anpassung an die Veränderung, welche die Revolution in Tracht und Mode brachte, und durch Aneignen des technischen Fortschritts gelang es ihr, in Leipzig, Süddeutschland, Rußland, im Orient und in Nord- und Südamerika bedeutende Absatzgebiete zu finden. Auch die hochqualifizierten Spezialitäten der Basler Bandindustrie und Seidenfärberei überwandten die Zollgrenzen, und die 1824 von J. S. Alioth eingeführte Florettspinnerei eroberte sich durch hervorragende Qualität die europäischen Märkte³³.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte die Baumwollindustrie die Maschinenindustrie in der Schweiz geboren, die nur dank ihrer Exporttätigkeit ihren großartigen Aufschwung nehmen konnte. In diesem Zusammenhang ist besonders die Firma Escher, Wyß & Co. in Zürich zu erwähnen, die in Italien ein bedeutendes Absatzgebiet für ihre Textilmaschinen fand³⁴.

³¹ Lüthy, S. 92.

³² Cérenville, S. 253 — In den 1820er Jahren wurden schweizerische Industrieunternehmen in Oesterreich, Ungarn, Italien, Rußland u. a. Ländern in großer Zahl gegründet; Lüthy, S. 93.

³³ Weisz L., Zürcher Exportindustrie, S. 189 ff. — Lüthy, S. 95 ff. — 600 Jahre Zürcher Seide, S. 26 ff.

³⁴ Lüthy, S. 88, 93 — Weisz L., Zürcher Exportindustrie, S. 193 ff. — Vgl. auch

Trotz der vielen äußern und innern Sperren und Hemmnisse haben sich Handel und Industrie der Schweiz im Verlauf des 19. Jahrhunderts prächtig entwickelt. Ein Zeitgenosse schrieb 1827, daß die Schweiz viel zu klein sei, als daß der innere Verbrauch beträchtlichen Einfluß auf die Industrie hätte, die noch außerdem durch die Zölle der 22 souveränen Kantone hart genug betroffen werde. Wenn hingegen ein Gewerbe kaufmännisch betrieben werde, erweitere sich der Raum des Absatzes, und das betreffende Gewerbe werde dadurch fast unabhängig von den Verfügungen der Nachbarn; die durch feindliche Maßregeln geweckte schweizerische Tätigkeit habe Märkte in den entferntesten Weltgegenden aufgesucht und gefunden³⁵.

*2. Die physikalischen und verkehrsgeographischen Verhältnisse des Gotthardpasses*³⁶

Im Relief der Alpen ist das Gotthardmassiv durch seine zentrale Lage ausgezeichnet. Hier laufen gleichsam die Gebirgszüge in einem Knotenpunkt zusammen. Gleich vier bedeutende Flüsse (Rhone, Reuß, Rhein und Tessin) fließen von dieser zentralen Wasserscheide nach allen vier Himmelsrichtungen ab. Diese Tatsache schien denn auch für Geographen wie Aegidius Tschudi, Stumpf, Simmler, aber auch für den Basler Tuchhändler Andreas Ryff, Beweis genug, daß der Gotthard der höchste Berg Europas sei. Erst im 18. Jahrhundert machte Joh. Jak. Scheuchzer darauf aufmerksam, daß es nicht immer die höchsten Berge seien, an welchen namhafte Flüsse nach den verschiedenen Weltgegenden entspringen, und er brachte darauf mit der ersten barometrischen Höhenmessung des Gotthards den Gegenbeweis³⁷.

Für den transalpinen Verkehr sind die beiden bis nahe an die Wasserscheide vorstoßenden Quertäler der Reuß im Norden und des Tessins im Süden von großer Bedeutung geworden: sie waren die natürlichen Wegweiser des ersten Saumweges, der fahrbaren Straße, wie auch der Eisenbahn. In beinahe gerader Linie, in die sich im Süden der Langen- und Luganersee und im Norden der Vierwaldstättersee als verkehrsfreundliche Wasserstraßen eingliedern, ver-

unten, Anm. 354, S. 107 — Nach der Luzerner Bestätterrechnung passierten im Jahre 1840 rund 78 000 kg «Maschinenwaren» von Luzern aus den Gotthard; St.A.L., No. 1657.

³⁵ Beilage zur Augsburger «Allgemeine Zeitung», 1827, No. 196—99; St.A.L., No. 1642.

³⁶ Vgl. dazu: Kocher A., Der alte St. Gotthardweg, S. 9 ff. — Meyer K., Geographische Voraussetzungen der eidgenössischen Territorialbildung (in Aufsätze und Reden, Zürich 1952, S. 215 ff.).

³⁷ Nach Amrein K. C., Der Gotthardpaß, S. 25 — Geering, Handel und Industrie der Stadt Basel, S. 426.

binden sie die Poebene mit dem schweizerischen Mittelland und der oberrheinischen Tiefebene.

Die Gotthardstraße war hauptsächlich in den oberen Teilen sehr stark den Unbilden der Witterung ausgesetzt, was im Winter nicht selten zu tage- und wochenlangen Verkehrsunterbrüchen führte. In erster Linie bildeten im Winter und besonders im Frühjahr zur Zeit der Schneeschmelze die Lawinen eine stete Gefahr für Straße, Menschen und Vieh³⁸. Das Gebiet des Gotthardpasses wurde aber auch zeitweise, wie noch heute, von großen Ueberschwemmungen heimgesucht³⁹. Im Kanton Uri waren sodann die starken Föhnstürme gefürchtet. Im Frühjahr verursachten sie den Niedergang von Lawinen und legten gleichzeitig die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee still oder bildeten die Ursache beträchtlicher Schiffsverspätungen. Die Tatsache, daß der Gotthardpaß im allgemeinen von den Witterungsverhältnissen mehr benachteiligt war als sein Hauptkonkurrent, der Splügen, wurde von den Bündner Speditoren gelegentlich sogar propagandistisch ausgewertet⁴⁰.

Wohl der bekannteste und immer wieder gerühmte Vorzug des Gotthardpasses ist der, daß er einen großen Teil Westdeutschlands und der Schweiz auf dem kürzesten Weg mit Italien verbindet. Darauf haben die Gotthardkantone bei Beratungen verkehrspolitischer Fragen stets hingewiesen, wenn auch, wie später noch gezeigt werden soll, durchaus nicht im Interesse des Passes. Schließlich verdankt die Gotthardbahn ihre Existenz zur Hauptsache dieser vorzüglichen Verkehrslage.

Die Handelszonen der Bündner Pässe, vorab des Splügens, im Osten und des Simplons und Mont Cenis im Westen begrenzen diejenige des Gotthards. Der Ausgangspunkt des südwestdeutschen Verkehrs mit Oberitalien und umgekehrt ist im Norden Basel, wo die bedeutende Rheinhandelsstraße einmündet. Vom oberitalienischen Handelszentrum Mailand aus gesehen, führt die gerade Verbindungslinie nach Basel über den Gotthard. Zudem gehört neben der oberrheinischen Tiefebene der größte Teil des schweizerischen

³⁸ Vgl. Leu, Lexikon XVIII, S. 737. Kocher A., Der alte St. Gotthardweg, S. 98 ff. Lusser K. F., Der Kanton Uri, S. 29. Francini St., Der Kanton Tessin, S. 78; ferner: Eidg. Abschiede V, 1, S. 104; V, 2, S. 183, 187 ff., 1209; VI, 1, S. 424.

³⁹ Innerhalb von 12 Jahren wurde der Kanton Tessin z. B. fünfmal von schweren Ueberschwemmungen heimgesucht, nämlich 1829, 1834, 1838, 1839, 1840; Eidg. Abschiede 1841, Beilage Litt. JJ.

⁴⁰ Anfangs Juni 1850 hielten die Bündner Speditoren «gewissen Lobpreisungen des Gotthards aus der Mittel- und Westschweiz» entgegen, daß ihre Bergpässe Bernardino, Splügen und Julier schon seit einigen Tagen für Räderfuhrwerke geöffnet seien, während dies bis zur Stunde beim Gotthard noch nicht der Fall sei. Es stehe eben fest, daß der Gotthard von der Natur weniger begünstigt sei als z. B. der Splügen; trotzdem gelte leider immer noch hier und dort die Ansicht: bei schönem Wetter über den Gotthard und bei schlechtem Wetter über den Splügen; NZZ, 5. Juni 1850, No. 156.

Mittellandes verkehrsgeographisch in den Bereich des Gotthardpasses, zumal der Simplon als Handelsstraße kaum je eine große Rolle spielte⁴¹. Die nachfolgende Vergleichstabelle der Entfernungen vermag die oben skizzierte verkehrsgeographische Lage des Gotthards deutlicher zu machen⁴²:

Entfernung in Wegstunden zwischen Mailand und				
über den	Frankfurt a. M.	Basel	Zürich	Bern
Gotthard	158	76	63 ⁴	75 ⁵
Splügen	170 ¹	85 ²	67	93
Simplon		111 ³		89
Bernardino		89	71	

¹ über Chur-Friedrichshafen

² über Chur-Zürich

³ über Bern

⁴ über Brunnen-Richterswil

⁵ über Luzern

Man berechnete sogar, daß die Route von Paris über Troyes—Mülhausen—Basel—Gotthard—Mailand mit 185 Stunden um 23 Stunden kürzer sei als diejenige über Dijon—Lyon—Chambéry—Mont Cenis.

3. Politische und wirtschaftliche Verhältnisse in Uri und Tessin

Der deutsche Historiker Schulte hatte vor einem halben Jahrhundert die These aufgestellt, daß die Schweiz ein Paß-Staat sei⁴³. Er wollte damit sagen, daß der Dreiländerbund von Uri, Schwyz und Unterwalden zur Sicherung des wirtschaftlich eminent wichtigen Gotthardgüterverkehrs entstanden sei. Die neuere Forschung hingegen stellt die ideellen, freiheitlichen Kräfte vor die wirtschafts-politischen, ohne freilich die großartige Bedeutung der letztern in Abrede zu stellen⁴⁴. Wie dem auch sei: jedenfalls ist festzustellen, daß die Paßanwohner großen Nutzen aus dem Gotthardverkehr zogen, sei es direkt durch die Transiteinnahmen (Zölle, Weggelder, Fuhrlohne usw.) oder indirekt durch den Export der Landesprodukte oder den Import lebenswichtiger Nahrungsmittel. Die Geschichte der Waldstätte weiß denn auch von mehreren Bündnissen

⁴¹ Zu diesem Resultat gelangen im wesentlichen auch die anfangs der 1860er Jahre gezeichneten Karten der «Zones commerciales des divers passages des alpes»; Gotthardbahnarchiv, No. 125.

⁴² St.A.L., No. 1644; ferner: Memorial in Sachen des St. Gotthardpasses, Eingabe des Kts. Luzern an den schweizerischen Bundesrat, Luzern 1860; Gotthardbahnarchiv, No. 125.

⁴³ Schulte A., Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien.

⁴⁴ Vor allem Karl Meyer in seinen Forschungen zur Entstehungsgeschichte der schweizerischen Eidgenossenschaft.

oder Waffengängen zu berichten, die die Sicherung des Gotthardweges zum Ziele hatten. Schon im 14. Jahrhundert war es dem hervorragenden Urner Landammann Johannes von Attinghausen gelungen, mit dem österreichisch gesinnten rhätischen Adel den Landfrieden herzustellen (1339). Damit war der Paß für die Urkantone nach jener Seite gesichert. In dem Vertrag von 1331 versprachen sich die Liviner, Eschentaler und Eidgenossen gegenseitig volle Verkehrsfreiheit. Im Interesse des Gotthardverkehrs sind schließlich im 15. Jahrhundert die Mailänder Feldzüge geführt worden, bis seit Beginn des 16. Jahrhunderts die südlichen Zufahrtslinien des Gotthardpasses fest unter der Botmäßigkeit der Eidgenossen standen⁴⁵.

Als die Niederlage von Marignano dann alle Großmachtgelüste der Eidgenossen zunichte machte, begann eine für Handel und Manufaktur der Eidgenossen bedeutungsvolle dreihundertjährige Friedenszeit. Uri und die an der Gotthardstraße gelegenen tessinischen Landvogteien blieben zwar vorwiegend Agrargebiete; aber sie bereicherten sich auch am zunehmenden Warenverkehr auf der Gotthardstraße.

Wie Uri teils allein, teils gemeinschaftlich mit einzelnen oder mehreren eidgenössischen Orten eine Reihe verschiedener Verbindungen einging und mit Päpsten, Fürsten, geistlichen Stiften, freien Städten und Gemeinden Verträge abschloß, um seine Unabhängigkeit nach außen zu sichern, so trachtete es auch danach, durch Aufkauf der Zölle⁴⁶, Loskauf der Leibeigenen und Reallasten⁴⁷, Erwerbung der Besitzungen und Rechte fremder Klöster und Herren und nicht zuletzt der obersten Gerichtsbarkeit⁴⁸ seine innere Einheit herzustellen und zu festigen.

Infolge seiner großen wirtschaftlichen Bedeutung beeinflusste der Gütertransport über den Gotthard in hohem Maße das öffentlich-rechtliche Leben des Gotthardgebietes. Bezeichnend dafür ist, daß die Säumerordnungen zu den ältesten bekannten Rechtsquellen dieser Gebiete zu zählen sind, daß das alte Talbuch von Ursern mit den Talgemeindebeschlüssen von 1491—1551, das neuere Talbuch (1607 bis 1746)⁴⁹, das ältere Landbuch von Uri (um 1607 abgefaßt), das alte Landbuch von Uri (1823), sowie die Statuten des Livinentales

⁴⁵ Ueber die politischen Einflüsse des Gotthardweges im Mittelalter vgl. Meyer K., Aufsätze und Reden, Zürich 1952, S. 4 ff., 215 ff.

⁴⁶ Den Zoll zu Flüelen erhielt Uri teils als Geschenk im Jahre 1360 und kaufte den andern Teil im Laufe der folgenden Jahrzehnte bruchstückweise von den Erben dieses Reichszolles. Vgl. Bannwart P., Der Reichszoll zu Flüelen im Lande Uri 1313—1427; Geschichtsfreund, Bd. I, S. 324 ff.

⁴⁷ Vgl. Hoppeler R., Ursern im Mittelalter, S. 13.

⁴⁸ Im Jahre 1389 erteilte König Wenzel den Urnern das oberherrliche Recht des Blutbannes; Lusser K. F., Der Kanton Uri, S. 13.

⁴⁹ Die Landbücher von Uri und Ursern sowie die Statuten der tessinischen Landvogteien sind veröffentlicht worden in der Zeitschrift für schweizerisches Recht, Bde. 11, 12, 14, 27—29.

voll sind von Verordnungen über die beiden Hauptzweige des wirtschaftlichen Lebens: Landwirtschaft und Güterverkehr. Wie aus der Aufzählung der Gesetzbücher zu entnehmen ist, haben wir es also bis 1798 im engern Gotthardgebiet mit drei verschiedenen Rechtsgebieten zu tun, wenn auch die Satzungen des Livinen- und Urserntales der derogativen Kraft der Gesetze des Landes Uri unterlagen. Als Verwaltungseinheit war besonders das Urserntal weitgehend selbständig, und zwar bis weit ins 19. Jahrhundert hinein⁵⁰.

Im Lande Uri war die alljährlich im Mai gehaltene Landsgemeinde oberste gesetzgebende Behörde, der alle wichtigen Verordnungen und Begehren zum Entscheid vorgelegt werden mußten, also auch sämtliche mit dem Verkehrswesen im Zusammenhang stehenden Reglemente, Verordnungen, Zollgesetze usw. Die Landsgemeinde wählte die Regierung, den Landrat und sämtliche kantonalen Beamten (zu denen der Sustmeister von Altdorf und der Bestäter in Flüelen gehörten). Wie das Land, so hielt jeder der zwei Bezirke, in die das Land Uri aufgeteilt war, alljährlich eine Woche nach der Landsgemeinde seine Bezirksgemeinde, in Ursern Talgemeinde genannt, ab und entschied über Angelegenheiten, die nur den Bezirk betrafen, wie z. B. die Wahl der Zollbeamten, Straßenbauten, -korrekturen usw. Die vollziehende Gewalt lag beim Landrat, in Ursern beim Talrat sowie in den Händen einer ganzen Reihe von Spezialkommissionen, die meist aus Landratsmitgliedern zusammengesetzt waren: Finanz-, Polizei-, Zoll- und Paß-, Straßenbau-, Schifffahrtskommission⁵¹. Die richterlichen Kompetenzen lagen zum größten Teil bei den Regierungsorganen.

Auf der Südseite des Gotthards waren die Herrschaftsverhältnisse durch den Lauf der Geschichte wesentlich komplizierter gestaltet worden. Dieses Gebiet bestand aus sieben Vogteien, die z. T. von den XII Orten, z. T. von den drei Urkantonen allein oder im Falle Livinens von Uri allein regiert wurden. Zwar besaßen die Tessiner nach den Statuten der einzelnen Landschaften ihre Rechte und Pflichten. Sie litten aber einerseits unter der schamlosen Erpressung seitens der Beherrscher, anderseits unter dem eigenen, oft wilden Parteihader in politischen und wirtschaftlichen Belangen, der ein

⁵⁰ Das Urserntal blieb nach dem 1410 mit Uri abgeschlossenen, 1610 und 1779 erneuerten Landrecht bis ins 19. Jahrhundert hinein weitgehend souverän, nicht zuletzt dank seiner Abgeschlossenheit vom übrigen Kanton. Die Verfassung blieb im wesentlichen unverändert und die Talgemeinde war mit ziemlich gleichen Befugnissen ausgestattet wie die Urner Landsgemeinde; Blumer J., Staats- und Rechtsgeschichte der schweizerischen Demokratien, St. Gallen 1858, 2. Teil, S. 206 — Meyer K., Aufsätze und Reden, Zürich 1952, S. 1.

⁵¹ Lusser (Der Kanton Uri, S. 72) bezeichnet es als großen Nachteil, daß fast alle diese Kommissionen aus «vorsitzenden Herren» bestanden haben; denn deswegen sei manches Wünschbare ungeschehen geblieben, da auch das beste Talent nicht imstande sei, überall mit erforderlicher Einsicht und gehöriger Tätigkeit zu wirken.

Gemeinschaftsgefühl nicht aufkommen ließ; einzelne Bevölkerungsschichten und Familien besaßen das Uebergewicht und übten es rücksichtslos zu ihrem Nutzen aus⁵².

Mit der Gründung des neuen Kantons Tessin nach der Helvetik ging vor allem den III Orten eine reiche Quelle wirtschaftlichen Gewinns verloren. Die Zeit, da man alljährlich ansehnliche Zollgelder im Tessin holen konnte, war vorüber, das Gebiet, wo man seine Landesprodukte und Nahrungsmittel zollfrei durchführen durfte, war verloren. Der souveräne Kanton Tessin entfaltete nun seinerseits Kräfte zum Ausbau seines Staatswesens. Von nun an führte die Gotthardstraße über das Gebiet von zwei einander ebenbürtigen Mitgliedern des eidgenössischen Staatenbundes.

Im Kanton Tessin hatte der Große Rat, der von den Kreisversammlungen der Aktivbürger gewählt wurde, die oberste gesetzgebende Gewalt. Die Exekutive bildete der Staatsrat (während der Mediation Kleiner Rat genannt). Diese beiden Behörden entfalteten nun während den folgenden Jahrzehnten eine fruchtbare gesetzgeberische Tätigkeit, von der die umfangreiche Sammlung der Gesetze und Verordnungen von Republik und Kanton Tessin, 1803 ff., beredtes Zeugnis ablegt. Ein wichtiges Ziel war dabei, das Verkehrswesen volkswirtschaftlich gewinnbringender zu gestalten. Wenn die dazu verwendeten Mittel (z. B. Vermehrung und Erhöhung der Zölle) auch teilweise falsch gewählt sein mochten und die Art des Vorgehens bei der Lösung verkehrspolitischer Probleme vielfach noch Unerfahrenheit bewies, war doch der Kanton Tessin den Bedürfnissen der Zeit weit zugänglicher als diesseits des Gotthards der Kanton Uri, der sich von der traditionsgebundenen Verkehrspolitik kaum zu trennen vermochte.

⁵² Ueber die Verwaltung der tessinischen Landvogteien vgl. Weiß O., Die tessinischen Landvogteien der XII Orte im 18. Jahrhundert; ferner: Franscini St., Der Kanton Tessin, in Gemälde der Schweiz, Bd. 18, St. Gallen und Bern 1835.

Kapitel I

DIE ORGANISATION DES STRASSEN- UND TRANSPORTWESENS

I. DAS STRASSENWESEN

Wege und Straßen gerieten im frühen Mittelalter in immer bedenklicheren Zustand. Die letzten Reste des bewunderungswürdigen römischen Straßennetzes verschwanden⁵³. Erst die Kreuzzüge mit ihrem enorm befruchtenden Einfluß auf das europäische Wirtschaftsleben weckten das Bedürfnis nach guten und zahlreicheren Straßen. Vorerst entwickelte sich in Deutschland mit Nürnberg als Zentrum ein ansehnliches Netz von Handelsstraßen, das sich im Süden nach Oberitalien, im Norden bis nach Hamburg, Bremen, Lübeck, im Westen und Nordwesten nach Elsaß-Lothringen und Holland und in südlicher Richtung nach Oesterreich und Ungarn erstreckte, so daß wir bereits im spätern Mittelalter ein sehr weit reichendes Straßennetz vorfinden. Aber die Straßen waren fast ausnahmslos in sehr schlechtem Zustand. Mit dem Erstarken der landesherrlichen Gewalt und dem Aufkommen des Merkantilismus wurden die Grundlagen für die Verbesserung und die Vermehrung der Landstraßen geschaffen. Immerhin verstrich in den meisten europäischen Ländern die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts, bis von einer merklichen Verbesserung der Straßen gesprochen werden kann. Allen voran ging Holland, dann folgten Frankreich, England und die übrigen europäischen Staaten⁵⁴. Einen enormen Fortschritt erlebte das Straßenwesen allgemein in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. «Als ob das lang Versäumte auf Einmal nachgeholt werden sollte, entstand, wie durch Zauberschlag, im 19. Jahrhundert eine reiche Fülle der verschiedenartigsten und in hohem Maße vervollkommenen Verkehrsmittel», schreibt Bavier in seinem Werk über «Die Straßen der Schweiz»⁵⁵.

⁵³ Pirenne H., Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Europas im Mittelalter, Sammlung Dalp, Bd. 25, S. 89.

⁵⁴ Nach: Van der Borgh R., Das Verkehrswesen, 2. Aufl., Leipzig 1912, S. 165 ff.

⁵⁵ Bavier S., Die Straßen der Schweiz, S. 3 — Ueber das Straßenwesen in der

Dieselbe oben skizzierte allgemeine Entwicklung ist auch für das schweizerische Straßenwesen zutreffend. Obschon in der Mitte des 18. Jahrhunderts verschiedene großartige Straßenbauten ausgeführt wurden, beginnt die große Ära des Kunststraßenbaus erst am Anfang des 19. Jahrhunderts. Zu den bedeutendsten Leistungen dieser Epoche sind die Werke der Fahrbarmachung unserer berühmten verkehrswichtigen Alpenpässe Simplon, Splügen, Bernardino und Gotthard zu zählen.

*1. Der Saumweg über den St. Gotthardpaß*⁵⁶

Geschichtlicher Rückblick. Während die Alpenpässe Splügen, Bernardino, Julier, Septimer, Lukmanier, Simplon, Großer St. Bernhard schon zu dem von den Römern aus militärischen Ueberlegungen planmäßig angelegten europäischen Straßennetz gehörten, ist der St. Gotthardpaß eine Entdeckung des Mittelalters. Nach Karl Meyer datiert die Eröffnung des Gotthards als Handelsweg aus dem ersten Drittel des 12. Jahrhunderts. Freilich besteht heute kein Zweifel mehr, daß der Gotthard schon den Römern bekannt war; ebenso sicher ist es aber auch, daß er von ihnen als Handelsstraße nicht benutzt wurde, da er sehr schwer begehbar war. Als dann aber im 12. Jahrhundert ein stets wachsendes wirtschaftliches Bedürfnis nach einer solchen Passage heranwuchs, fand menschlicher Erfindungsgeist Mittel und Wege, die bis anhin unpassierbare Schöllenschlucht durch den Bau zweier bekannter Brücken dem Verkehr zugänglich zu machen: die um den Felsen des Kirchberges am Eingang zur Talsohle von Andermatt herumführende, am Felsen aufgehängte «Tvärrenbrücke» (die irrtümlicherweise oft als «Stiebende Brücke» bezeichnet wurde) und etwas weiter unten die «Stiebende Brücke», später «Teufelsbrücke» genannt. Bereits Ende des 13. Jahrhunderts soll ein drei Meter breiter Weg bestanden haben. Er war teilweise mit Granitplatten, größtenteils aber einfach mit einer Schicht Kies, die von Zeit zu Zeit erneuert wurde, bedeckt. Für Wagen war eine solche Straße nicht befahrbar. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts begann man die Straße mit Rollsteinen zu bepflastern und stellenweise auf 3—4 Meter zu verbreitern⁵⁷. In den

Schweiz in der Zeit vom 16. bis zum 18. Jahrhundert vgl. Bodmer W., Tendenzen der Wirtschaftspolitik der eidgenössischen Orte im Zeitalter des Merkantilismus, in Schweiz. Zeitschrift f. Geschichte, Bd. I, 1951, Heft 4, S. 578 ff.

⁵⁶ Vgl. auch: Muheim H., Die Straßenbaupolitik des Kts. Uri — Kocher A., Der alte St. Gotthardweg.

⁵⁷ Lusser K. F., Geschichte des Kantons Uri, S. 263, 282. Nach H. Muheim (Straßenbaupolitik des Kts. Uri, S. 38) wurde im 17. Jahrhundert die Gotthardstraße neu gepflastert und auf 5 Meter verbreitert, wobei die am Gotthardpaß interessierten Kantone einen Beitrag an die Kosten leisteten.

Jahren 1707/08 ließen Uri und Ursern auf gemeinsame Kosten durch Ing. Pietro Morettini das Urnerloch durchbohren, womit die unaufhörlich von der Zerstörung bedrohte Twärrenbrücke, die bis dahin alljährlich große Mengen Holz aus den Wäldern von Ursern verbraucht hatte, überflüssig und der Verkehr bedeutend leichter und sicherer gestaltet wurde⁵⁸. Ueber den Zustand einer unbefahrbaren Saumstraße kam man aber bis zu Beginn der 1820er Jahre nicht hinaus; einzig auf der Ebene zwischen Flüelen und Steg und zwischen Magadino und Bellenz war inzwischen der Fahrzeugverkehr ermöglicht worden, wenn auch unter äußerst schlechten Bedingungen.

Der Unterhalt des Saumweges lag anfänglich den Säumergesellschaften, später den einzelnen Talschaften ob, und zwar Uri bis in die Schöllenen, dem Urserntal von der Schöllenen bis zum Hospiz, gemäß der zwischen Uri und Ursern bestehenden weitgehenden Verwaltungstrennung. Das Land Uri gliederte sich in zehn Dorfgemeinden, von denen jede die durch ihr Gebiet führenden Kommunalstraßen allein unterhalten mußte, während die an der Gotthardstraße gelegenen Gemeinden aus dem Landessäckel einen angemessenen jährlichen Beitrag erhielten⁵⁹. Die Straßenmeister und die «Wöhriherren», die die Reußwehren längs der Gotthardstraße im untern Reuß- und im Urserntal überwachen und teilweise unterhalten mußten, wurden von der Lands-, resp. Talkasse, besoldet. Pflicht der Anstößer war es, jährlich ein- oder zweimal nach Mitteilung des Rates die «Straßen zu räumen und die Stauden, die von den Gütern in die Straßen hängen, abzuhausen»⁶⁰. Im Urserntal war es üblich, daß die meisten kirchensteuerpflichtigen Einwohner einen Teil ihrer Steuer in bar, den andern aber in Form von «Arbeiten für die Obrigkeit» (wobei wohl hauptsächlich Straßenarbeiten in Frage kamen) entrichteten⁶¹.

Die jährlichen Aufwendungen für den Straßenunterhalt belasteten die öffentlichen Kassen, entgegen einer vielgehörten Meinung, nicht

⁵⁸ Morettini, aus Cerentino im Maggiatal stammend, soll unter Ludwig XIV. und General Vauban einige Festungswerke erbaut haben. Als er auf einer Heimreise von Flandern in der Schöllenen einen Beinbruch erlitt, der ihn zu einem längeren Aufenthalt in Andermatt zwang, entwarf er den Plan für die Durchbohrung des Kirchberges; nach Friedrich Gisler, Die Straße über den St. Gotthard, Manuskript. Vgl. dazu ferner: Müller A., Das Urnerloch, in *Geschichtsfreund*, Bd. 42, S. 244—250.

⁵⁹ Hausordnung des Landes Uri, 31. Jan. 1665 (veröffentlicht von A. Müller in *Geschichtsfreund*, Bd. 21, S. 323 ff.): Es sollen künftig keine Straßen mehr auf Kosten der Obrigkeit gemacht werden, es seien denn die gemeinen Landstraßen. Die Beiträge der Landskasse an den Unterhalt der 13 zwischen Flüelen und Silenen längs der Reuß bestehenden Flußwehren werden in dieser Verordnung ebenfalls festgelegt. Vgl. dazu: Aelt. Landbuch, Art. 106.

⁶⁰ Aelt. Landbuch von Uri, Art. 249.

⁶¹ Ratsprotokoll Ursern, 13. April 1757; Sammlung Friedr. Gisler, Altdorf — Vgl. auch Kocher A., Der alte St. Gotthardweg, S. 87.

übermäßig⁶². Die Straße war eben doch nur ein primitiver Saumweg, der von Saumpferden auch in nicht allzu gutem Zustand begangen werden konnte. Einzig die gelegentlich eingetretenen Naturereignisse wie Felsstürze, Lawinen, Ueberschwemmungen verursachten jeweils größere Ausgaben; periodisch kam dazu die Erneuerung der zahlreichen über die Reuß und den Tessin führenden Holzbrücken⁶³. Für derartige «extraordinary usgaben» an Straßen, Wehren und Brücken sowie an Straßenneubauten im Ursern- und Livinental leistete die Landskasse von Uri gelegentlich Beiträge (wie z. B. anlässlich des Durchstiches des Urnerloches 1708 oder an die Neubauten der Häderlisbrücke in der Schöllenen in den Jahren 1649 und 1700). Das Urserntal selbst befließ sich, für außergewöhnliche Ereignisse stets eine ordentliche Bargeldreserve bereitzuhalten⁶⁴.

Die teilweise mehr als bescheidenen öffentlichen Aufwendungen für den Unterhalt des Saumweges, besonders im Urserntal, illustriert die nachfolgende Zusammenstellung⁶⁵:

Jährliche Ausgaben des Landes Uri und des Bezirkes Ursern für den Unterhalt des Saumweges 1755—1757

Zeit	Total-Ausgaben für Straßen-, Brücken- und Wehrenunterhalt	in % der gesamten Ausgaben	in % der gesamten Einnahmen
a) Land Uri			
1755/56	1480 gl.	9,1	8,2
1756/57	2890	18,6	17,5
b) Urserntal			
1755/56	275 gl.	17,7	17,2
1756/57	310	20,5	18,6

Da diese Ausgaben durchschnittlich nur etwa den vierten Teil der Zolleinnahmen verschlangen, waren die hohen Zölle, die Uri gern mit großen Straßenunterhaltsausgaben zu rechtfertigen suchte, deswegen zum mindesten nicht in ihrer damaligen Höhe berechtigt,

⁶² Diese Feststellung macht auch Ed. Wyman nach den Rechnungen des Urserntales 1491—1501. (Geschichtsfreund, Bd. 89, S. 240).

⁶³ Allein zwischen Göschenen und Airolo waren mehr als ein Dutzend kleinerer und größerer Brücken zu unterhalten, die meistens aus Holz gebaut waren und deshalb innert verhältnismäßig kurzer Zeit ersetzt werden mußten.

⁶⁴ Art. 26 der Hausordnung der Talschaft Ursern vom 13. Mai 1736 sagt: damit man jederzeit im Stand sein möge, außerordentliche Ausgaben für Straßen und Brücken auf sich nehmen zu können, ist geordnet, daß jährlich nicht mehr als 50 gl. aus dem Talsäckel für Brandsteuern ausgegeben werden sollen; eher soll man solche steuermäßige Sachen auf ein anderes Jahr verschieben (veröffentlicht von R. Hoppeler in Anzeiger für Schweizer Geschichte, 1912, Bd. 3/4).

⁶⁵ Quellen: Landsrechnungen von Uri; St.A.Uri — Talrechnungen von Ursern; Talarchiv Ursern.

selbst dann nicht, wenn man außerordentliche Ausgaben berücksichtigt. Uebrigens wurden große, außergewöhnliche Ausgaben, hauptsächlich für Straßenneubauten, wenn immer möglich mit einer Zollerhöhung oder mit einem neuen Zoll bezahlt⁶⁶.

Auf dem Gebiete der tessinischen Landvogteien lag die Oberaufsicht über das Straßenwesen bei den Landvögten. Diese verordneten und überwachten die von den einzelnen Gemeinden und den Straßenanstößern auszuführenden Reparaturarbeiten⁶⁷, wenn solche von den Straßenaufsehern, die von den Landvögten, in Locarno von den Edlen und Burgern, angestellt und besoldet wurden, für notwendig erachtet wurden. Auch hier beschränkte man sich, wie auf der Nordseite des Gotthards, auf die dringendsten Ausbesserungsarbeiten. Größere Bauarbeiten bedingten angesichts des herrschenden Systems der Unterhaltungspflicht durch die zahlreichen finanz- und bevölkerungsarmen Gemeinden die Bewilligung eines neuen oder erhöhten Weggeldes oder die Gewährung eines Beitrages seitens der regierenden Orte⁶⁸.

Der Saumweg im 19. Jahrhundert

Ende des 18. Jahrhunderts erlebte die Gotthardstraße eine stürmische Zeit. Einerseits wurde sie durch die Heerzüge der Russen und Franzosen außerordentlich stark beansprucht und anderseits fehlte es hüben und drüben an Geld, um die schwer ruinierte Straße wieder einigermaßen instand zu stellen. Das schweizerische Straßenwesen

⁶⁶ Zwecks Amortisation der Kosten des Durchstiches des Urnerloches 1707/1708 bewilligte der Urner Landrat denen von Ursern die Erhöhung des dortigen Weggeldes solange, bis die Kosten abgetragen seien. Die gesamten Baukosten beliefen sich auf 7160 Gl., die Verzinsung der entlehnten Kapitalien bis 1715 auf 982 Gl. Der durch die Tarifierhöhung erzielte Ueberschuß über den gewöhnlichen Zollertrag belief sich vom 1. Sept. 1808 bis am 28. April 1715 auf 6041 Gl. (Nach: Müller A., Das Urnerloch).

Das einfache Mittel, die Straßenkosten mit neuen oder erhöhten Zöllen zu finanzieren, wurde besonders häufig für das Gebiet der tessinischen Landvogteien verwendet. Uri, dem als Landesherr des Livinentales die dortige Straßenunterhaltung oblag, erreichte bei der Tagsatzung, daß für Straßenbauten im Livinental zwischen 1513 und 1621 eine dreimalige Erhöhung des Platiferzcolles bewilligt wurde; vgl. St.A.Z., B VIII, 355a, S. 906 ff.

Weitere ähnliche Beispiele sind: 1699 wurde der Gemeinde Vira am Langensee «zur Unterhaltung der kostbaren Straße über den Monte Cenere» ein ausgedehnteres Zollrecht in Magadino bewilligt (Eidg. Abschiede, 6, 2, II, S. 2151 ff.) und 1732 der Gemeinde Contone ein neues Weggeld zur Erleichterung des Unterhaltes der nach Bellenz führenden Landstraße (Eidg. Abschiede, 7, 2, II, S. 1120 ff.).

⁶⁷ Weiß O., Die tessinischen Landvogteien, S. 201 ff.

⁶⁸ «Der Landschaft Riviera wird für den infolge eines Wassergusses an Brücke und Wuhre zu Poleggio erlittenen großen Schaden die Summe von 100 Speciesdukaten zuerkannt»; Eidg. Abschiede, 7, 2, II (1747), S. 1026. Vgl. auch Anm. 66 oben.

war unter der Helvetik zentralisiert worden und stand unter dem Departement der Künste, Wissenschaften und Bauten. Diese Verwaltungsorganisation wirkte sehr schwerfällig. Während die aller-
notwendigsten Reparaturen durch die kantonalen (Kt. Waldstätten) Straßenknechte ausgeführt wurden, bedurften größere Ausbesserungen auf Rechnung des Staates, die anfangs des 19. Jahrhunderts in großer Zahl sich anmeldeten, zuerst der Prüfung und Genehmigung des helvetischen Vollziehungsrates in Bern⁶⁹. Die Gemeindekassen waren leer, das Staatsvermögen des ehemaligen Kantons Uri und der Talschatz des Urserntales waren größtenteils in den Besitz des Kantons Waldstätten übergegangen; die Zollerträgnisse, die infolge des eingedämmten Handels ohnehin zurückgegangen waren, flossen in die Kasse des Kantons Waldstätten, so daß die Mittel für den Straßenunterhalt sehr beschränkt waren und die Gotthardstraße sich Ende des Jahres 1800 in einem solchen Zustand befand, daß, «wenn man nicht Anstalten zu ihrer Reparation trifft, diese an mehreren Orten gänzlich unbrauchbar wird»⁷⁰.

So wie vor der Revolution fiel der Straßenunterhalt im Kanton Uri in der Mediation bis zur Annahme der Kantonsverfassung von 1850 wieder zu Lasten der beiden Bezirke Uri und Ursern, wofür diesen als Kompensation die Zölle überlassen wurden. In Uri war man auch in den ersten zwei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts mit den Aufwendungen für die Straßen, sowohl absolut wie im Vergleich zu den gesamten Bezirksausgaben, ziemlich sparsam; die entsprechenden Zahlen halten denjenigen aus der Mitte des 18. Jahrhunderts ungefähr die Waage. Man begnügte sich damit, die Wege für den Saumverkehr stets passabel zu halten. Der Ertrag der Zölle von Flüelen und Wassen belief sich für den Bezirk Uri bis zu Beginn der 1820er Jahre auf jährlich das Zwei- bis Dreifache dessen, was er für den Unterhalt seiner Straßen aufwendete. Da jedoch der Kanton Uri keine direkten Steuern erhob und die indirekten zu wenig ertragreich waren, mußten die Zölle als damals weitaus bedeutendste Einnahmequelle so viel als möglich auch für andere dringende Bezirks- und Staatsausgaben herhalten⁷¹. Deshalb dürfen wir uns auch nicht

⁶⁹ «Bis zum Entscheid des Vollziehungsrates wird jede Ausgabe dieser Art den Gemeinden als Lokalbeschwerde auferlegt; weil die Gemeinden in dieser Beziehung aber nichts unternehmen, weil sie glauben, daß der Staat dazu verbunden sei, bleiben sehr viele notwendigen Ausbesserungen zum allgemeinen Schaden verschoben»; Schreiben der Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten an den helvetischen Vollziehungsrat vom 23. November 1800; St.A.L., No. 1642.

⁷⁰ Expertenbericht über das Speditionswesen auf der Gotthardroute an die Verwaltungskammer des Kantons Luzern; verfaßt von Jos. Meyer von Luzern, 5. November 1800; St.A.L., No. 1642.

⁷¹ So lag es dem Bezirk Uri ob, das jährliche Defizit der Kantonsrechnung zu neun Zehnteln auszugleichen, während der restliche Zehntel auf den Bezirk Ursern fiel; maßgebend für diese Lastenverteilung war die Bevölkerungsgröße der beiden Bezirke.

verwundern, daß nach einem Urteil der Luzerner Handelskammer 1808 «in Altdorf die Begriffe über Straßenbau und Fahrbarmachung (der Gotthardstraße) nach allgemeinen Berichten wenig günstig waren»⁷² und daß der Kanton Uri 1810 erklärte, er sei außerstande, die Straße über den Gotthard «nach den Erfordernissen des Handels und Zeitalters zu vervollkommen»⁷³.

Mit aller Kraft setzte sich der neue Kanton Tessin seit 1803 für die Verbesserung seiner Straßen ein. Man schien die im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts ausgearbeiteten Projekte zur Fahrbarmachung zweier Hauptzufahrtsstraßen nach Lauis (Lugano)⁷⁴ nicht vergessen zu haben und erblickte in den nun bis an die Tessiner Grenze heranreichenden schönen lombardischen Landstraßen das nachahmenswerte Vorbild. Bereits im Januar 1802 erhielt Luzern eine vom Straßen- und Brückeninspektor des Kantons Tessin, Ing. Meschini, ausgearbeitete Kostenberechnung für die Fahrbarmachung der Gotthardstraße von Lugano über Magadino nach Bellinzona und Airolo und für die Verbesserung der Straße von Chiasso nach Capolago⁷⁵. Aber erst im Jahre 1803 wurde durch die Konstituierung des neuen Kantons die Grundlage geschaffen, auf der die seit einiger Zeit da und dort schlummernden Projekte endlich verwirklicht werden konnten. Nach einem Beschluß des Großen Rates vom 29. Mai 1804 mußten die Ausbesserungs- und Erneuerungsarbeiten an den kantonalen Straßen gleichzeitig an sechs verschiedenen Orten beginnen und die Arbeiten versteigert und verpachtet werden; der Kleine Rat wurde ermächtigt, die notwendigen Geldmittel aus der Staatskasse zu nehmen, sowie eine Anleihe von 208 000 Lire aufzunehmen⁷⁶. Den Ausbau des tessinischen Straßennetzes begann man

⁷² Schreiben der Luzerner Handelskammer vom 16. April 1808 an den Landammann der Schweiz, Vinzenz Rüttimann; St.A.L., No. 1642.

⁷³ Memorial über das Zoll- und Straßenwesen des Kantons Uri, um 1810; B.A.B., No. 316, S. 97 ff.

⁷⁴ Das Lauiser Syndikat hatte 1791 beschlossen, daß «die Landschaft Lauis die Straße vom Flecken Lauis bis auf die Grenze von Luino (also eine Verbindung zum Lago Maggiore) so in Stand zu setzen hat, daß man mit Kutschen und Karren fahren kann». Da sich aber der Lauiser Landschaftskongreß aus finanziellen Gründen gegen die Ausführung dieser Straßenbaute wehrte, sah man davon ab; St.A.Z., A 349, 12.

1795 hatte Ing. Jos. Fossati von Castagnola ebenfalls im Auftrag des Lauiser Syndikates das 1792 verworfene Projekt wieder aufgenommen und erweitert: die Fahrbarmachung der Straße von Lauis bis auf den Monte Ceneri und von Lauis bis an die Grenze von Luino. Nachdem sich die Gemeinde Riva 1796 anerbieten hatte, aus eigenen Mitteln die Straße gegen Mendrisio herzustellen, um damit der drohenden Konkurrenz zu begegnen, und nachdem Fossati kurz darauf gestorben war und die Landschaft Lauis abermals geringes Interesse an solchen Straßenprojekten zeigte, unterblieb einstweilen auch die Ausführung dieser Bauten; St.A.Z., B VIII, 355, No. 47.

⁷⁵ St.A.L., No. 1642.

⁷⁶ Bull.off., vol. I, pag. 188.

im Jahre 1805 mit der Strecke Mendrisio—Coldrerio. Dann folgten — freilich nicht gerade systematisch — die Linien Lugano—Ostarietta und Ostarietta—Aguo, ferner Lugano—Ponte Tresa und Bellinzona—Arbedo (1806—1808), Coldrerio—Chiasso (1807—1808). Bis Ende des Jahres 1810 war die ganze Straße von Lugano über Ostarietta—Cadenazzo—Bellinzona—Arbedo zur Fahrstraße ausgebaut. In den Jahren 1810—1818 folgten die Stücke Mendrisio—Lugano und Arbedo—Giornico⁷⁷. Die Neubauten und der damit verbundene kostspieligere Unterhalt erforderten große Summen. Von Mitte des Jahres 1803 an bis Ende 1807 verausgabte der Kanton Tessin beinahe 700 000 Mailänder Pfund für seine Straßen, und bis Ende 1809 rechnete man mit Gesamtausgaben von 1,05 Mill. Pfund⁷⁸. Der Staatshaushalt wurde dadurch schwer belastet. Neben der Aufnahme von Anleihen⁷⁹ und der Erhöhung des Salzpreises⁸⁰, trachtete Tessin nun vor allem, den Ertrag der Zölle durch Vermehrung der Zollstätten einerseits und durch Erhöhung der Zollltarife anderseits zu vermehren⁸¹, um die Straßenausgaben finanzieren zu können. Und was sagten die Miteidgenossen dazu? Das Kaufmännische Direktorium in Zürich bezeichnete die tessinischen Straßenbauten als «wahrhaft königliches Unternehmen», das vielleicht aber doch die Kräfte eines kleinen republikanischen Staates übersteige; immerhin sei ein solches Werk, da einmal begonnen, der Unterstützung wert, und der Handel werde die kleinen Zollerhöhungen im Hinblick auf die von den neuen Straßen zu erwartenden mannigfaltigen Vorteile gerne auf sich nehmen. Die überwiegende Mehrheit der Tagsatzungsmitglieder schloß sich dieser Ansicht an. Einzig die drei innerschweizerischen Kantone und mit ihnen leider auch das sonst bei ähnlichen

⁷⁷ Nach: Galli A., *Notizie sul Cantone Ticino*, 3 Bde., Lugano und Bellinzona 1937, Bd. I, S. 85/86.

⁷⁸ Schreiben des Kleinen Rates des Kantons Tessin an den Kanton Zürich vom 13. Februar 1809; St.A.Z., L 51, 1.

⁷⁹ Mit Schreiben vom 30. Mai 1804 bat Tessin den Kanton Zürich um ein Darlehen von 100 000 Franken. Nach einem Gutachten des Kaufmännischen Direktoriums antwortete dieser, daß zwar sein Interesse an der Gotthardstraße nicht besonders groß sei; wenn aber die Hauptinteressenten Luzern, Aargau und Basel ebenfalls ihre Beiträge leisten würden, so stünde auch Zürich nicht zurück; St.A.Z., L 51, 1 — Nach dem oben zitierten Schreiben Tessins an Zürich vom 13. Febr. 1809 belief sich das für die neuen Straßen bis dahin entlehnte Kapital samt Zinsen auf 119 543 Mailänder Pfund.

⁸⁰ Weil die gegenwärtigen Bedürfnisse des Staates die Vermehrung der Geldmittel erfordern, so sagt ein Dekret des Großen Rates vom 30. Juni 1807, wird der Verkaufspreis des Salzes auf ein Jahr um 1 Soldo per Pfund erhöht (Bull. off., vol. II, pag. 174). Am 15. Juni 1808 wird beschlossen, den erhöhten Salzpreis um ein weiteres Jahr beizubehalten (Bull. off., vol. III, pag. 32). Franschini (Der Kanton Tessin, S. 40) sagt dazu: Da man wegen dem großen Werk der neuen Straße auch den Salzpreis erhöhte, zeigte der gemeine Mann, der nicht so weit schaut, an der neuen Ordnung der Dinge nicht viel Freude.

⁸¹ Vgl. Seite 135 und 142 ff.

Unternehmen fortschrittlich gesinnte Luzern sprachen sich gegen die Tessiner Zollbegehren aus⁸², wohl deshalb, weil sie sich davon im Augenblick keine materiellen Vorteile versprachen, hingegen eine größere Belastung der Handelsprodukte und, damit verbunden, eine Steigerung der Produktpreise zu befürchten war; den später zu erwartenden, allgemein transitfördernden Einfluß von guten und fahrbaren Straßen schlossen sie aus der Kalkulation aus. Die ablehnende Haltung der innerschweizerischen Kantone zeigt deutlich, daß man auf der Nordseite des Gotthards in diesem Zeitpunkt noch gar nicht bereit war, mit dem Kanton Tessin im Straßenbau zu wetteifern, und solange selbst Luzern, dem Uri noch am ehesten Gehörlich, jede Opferwilligkeit vermissen ließ, war alle Hoffnung vergebens. Tessin erhielt trotzdem seine Zollerhöhungen bewilligt und baute weiter an seinen Zufahrtsstraßen zur eigentlichen Gotthardstrecke.

2. Die fahrbare Gotthardstraße⁸³

Die erste fahrbare schweizerische Alpenpaßstraße der Neuzeit war die auf Befehl von Napoleon in den Jahren 1800—1805 erbaute Simplonstraße. Diese Anlage mochte den tessinischen Initiativgeist angefeuert und in Uri und Luzern anfänglich ein etwas unbehagliches Gefühl ausgelöst haben. Da sich aber die Befürchtungen, der Simplon werde nun allen Transit von Italien nach der Schweiz anziehen, nicht oder nur zu einem kleinen Teil bewahrheiteten⁸⁴, atmete man am Nordfuß des Gotthards wieder auf im Gefühl, besser als erwartet davongekommen zu sein. Als dann gegen Ende des zweiten Jahrzehnts des 19. Jahrhunderts die Bündner Pässe Splügen und Bernardino Fahrstraßen erhielten, der Transit über den Gotthard ständig zurückging, dafür ein immer größerer Teil des Verkehrs zwischen Norditalien und Westdeutschland sich über die Tiroler Pässe und die

⁸² Es scheint, daß sich diesmal die Luzerner Regierung nicht von der fortschrittlichen Gesinnung der Handelskammer beeinflussen ließ, wie dies bei früheren und spätern Unternehmen transitpolitischer Natur der Fall war, denn diese hatte mit Schreiben vom 16. April 1808 an den Landammann der Schweiz erklärt: Die von der Gotthardroute profitierenden Kantone sollte es nicht gereuen, durch Vorstöße den Bau der Gotthardstraße zu befördern, denn nachher würden etwas erhöhte Zölle kaum fühlbar auf den Fuhren lasten, und diese könnten später leicht wieder herabgesetzt werden. Ja, die Handelskammer schlug selbst vor, die Fahrbarmachung der Gotthardstraße durch Zollerhöhungen zu erleichtern; St.A.L., No. 1642.

⁸³ Wir beschränken uns hierbei auf die Darstellung der für unsere Arbeit notwendigen Zusammenhänge und verweisen für die nähern Einzelheiten auf die Arbeit von H. Muheim, Die Straßenbaupolitik des Kantons Uri, S. 41 ff.

⁸⁴ Bemerkungen des Kaufmännischen Direktoriums Zürich, 8. Mai 1809; St.A.Z., L 51. 1, No. 13.

neu erstellte Heerstraße über Donaueschingen und Schwarzwald bewegte⁸⁵, durfte mit dem Ausbau des Gotthards nicht mehr länger zugewartet werden, wenn man nicht nach und nach den größten Teil des Verkehrs verlieren wollte.

An aufmunternden Stimmen zugunsten einer fahrbaren Gotthardstraße, den Beispielen der Straßenverbesserungen im Flachland, des Simplons im Westen, des Brenners im Osten zu folgen, hatte es freilich seit langem nicht gefehlt⁸⁶. An die Ausarbeitung eines Projektes oder gar an den Bau selbst dachte aber im Ernst außer dem Kanton Tessin niemand, am allerwenigsten der Kanton Uri. Sicher fehlten diesem die eigenen, dazu notwendigen Kapitalien. Als einzige offene Möglichkeit, die Uri offen stand, blieb der Anleiheweg. Aber dem souveränen Kanton Uri widerstrebt offenbar das Schuldenmachen, nicht zuletzt, weil damit möglicherweise ein Einmischungsrecht Dritter in verkehrspolitische Angelegenheiten des eigenen Landes verbunden gewesen wäre. Luzern vermutete außerdem, daß Uri gewisse Befürchtungen um die Erhaltung seines Säumerstandes hegte⁸⁷.

Der unmittelbare Anstoß zum endgültigen Entschluß, die Gotthardstraße zu bauen, dürfte das zwischen Tessin und Graubünden 1817 abgeschlossene Uebereinkommen gewesen sein, den Bernardino mit einer Kunststraße zu versehen. Die nun ernsthaft drohende Konkurrenz rüttelte vorerst die schlummernden Geister Luzerns und

⁸⁵ Memorial über das Zoll- und Straßenwesen des Kts. Uri, um 1810; B.A.B., No. 316. S. 97 ff.

⁸⁶ Schon im Jahre 1800 wies das von der Luzerner Regierung zu einer Besichtigung der Gotthardstraße abgeordnete Mitglied der Handelskammer, Jos. Meyer, auf die «unendlichen Erleichterungen» hin, die eine fahrbare Gotthardstraße dem Handel bieten würde (Guthaben, 5. Nov. 1800; St.A.L., No. 1642). Gleichzeitig erklärte aber die Verwaltungskammer des Kts. Waldstätten, daß sie wirklich nicht wüßte, zu welchem nützlichen Zweck eine solche Straße dienen sollte und außerdem wäre es dem Kt. Waldstätten gegenwärtig aus finanziellen Gründen vollkommen unmöglich, Bau und späteren Unterhalt zu bezahlen (Schreiben an den helvetischen Finanzminister vom 23. Nov. 1800; St.A.L., No. 1642). Im November 1804, anläßlich einer Konferenz der Kantone Tessin, Uri, Schwyz und Luzern, stellte der Deputierte Luzerns instruktionsgemäß den Antrag auf Fahrbarmachung der Gotthardstraße, worauf Tessin auf das in seinem Kanton bereits begonnene Werk, der Urner Vertreter aber auf den Geldmangel seines Kantons hinwies (Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1642). An der Tagsatzung von 1808 wurde der Landammann der Schweiz angewiesen, dahin zu wirken, daß im Interesse der schweizerischen Verkehrsverhältnisse die Handelsstraße über den St. Gotthard in möglichst fahrbaren Zustand gesetzt werde (Repetitorium der Eidg. Abschiede 1803–13. I. S. 237). Im Dez. 1815 wurde an einer Konferenz der III Orte, Luzern, Zug und Basel, übereinstimmend festgestellt, daß die Fahrbarmachung der ganzen Gotthardstraße den Paß wesentlich beleben würde; Konferenzprotokoll, St.A.L., No. 1642.

⁸⁷ «Man scheint in Altdorf zu fürchten, daß der Transit auf einer fahrbaren Straße weniger Pferde erfordern würde, folglich auch der Preis des Heus und damit der Ertrag der Güter falle. Auch einige Wirte, die die Saumpferde beherbergen, möchten vielleicht etwas verlieren»; Schreiben der Luzerner Handelskammer an den Landammann der Schweiz, 16. April 1808; St.A.L., No. 1642.

Basels auf, die dann ihrerseits auf Uri einzureden begannen⁸⁸. Nachdem der Urner Landrat am 7. Februar 1818 grundsätzlich sein Einverständnis gegeben hatte, stattete die Landsgemeinde vom 3. Mai 1818 diesen mit der Vollmacht aus, das Werk auszuführen. Im Jahre 1820 wurde mit dem Bau in Amsteg begonnen, und bis 1823 war die Straße bereits bis Göschenen fahrbar. In den Jahren 1828/29 folgte das Stück von Hospenthal bis zur Grenze des Kantons Tessin und 1829/30 die noch fehlende Strecke von Göschenen bis Hospenthal. Auf der Südseite des Gotthards baute Tessin in den Jahren 1820/21 die Strecke Giornico—Airolo und 1827/30 die Straße von Airolo bis zur Grenze des Kantons Uri. Die neue Straße war durchschnittlich sechs Meter breit und stieg in den obern Teilen mit durchschnittlich 7—8 Prozent, im Maximum 10 Prozent.

Nun mußte Uri daran denken, das seit langem zwar fahrbare, aber viel zu schmale und ausgefahrene Straßenstück zwischen Flüelen und Amsteg dem neuen Bauwerk anzugleichen. Ing. Karl Emanuel Müller von Altdorf anerbote sich schon 1832, mit privatem Kapital (er spricht von «Industrieaktien») neu zu bauen. Da er aber als Gegenleistung vom Kanton Uri Unerfüllbares forderte⁸⁹, lehnte dieser das Anerbieten Müllers ab und nahm die Korrektur in den Jahren 1835/36 selber an die Hand, damit die letzte Lücke einer guten durchgehend fahrbaren Gotthardstraße schließend.

Kosten und Finanzierung. Infolge des Fehlens der Unterlagen ist eine genaue Angabe der Gesamtkosten der neuen Gotthardstraße nicht möglich. Eine ziemlich zuverlässige Abrechnung liegt einzig für die Etappe von Göschenen bis zur Grenze des Kantons Tessin vor⁹⁰. Die approximativen Baukosten inkl. Landentschädigungen lassen sich aber aus zeitgenössischen Gutachten, Verhandlungsberichten und Korrespondenzen einigermaßen berechnen; sie betragen:

a) im Kanton Uri			
Flüelen—Amsteg	Fr.	200 000.—	
Amsteg—Göschenen	„	300 000.—	
Göschenen—Hospenthal	„	285 000.—	
Hospenthal—Kt. Tessin	„	150 000.—	Fr. 935 000.—

⁸⁸ Mit Schreiben vom 17. Dez. 1817 bat Basel die Regierung von Luzern, bei Uri, das sich dem Vorschlag der Fahrbarmachung noch wenig geneigt zeige, die dringendsten Vorstellungen deswegen zu machen; Luzern kam dieser Aufforderung am 23. Jan. 1818 nach; St.A.L., No. 1642.

⁸⁹ Der Kanton Uri sollte sich verpflichten, die mit 103 000 Franken errechneten Baukosten während 22 Jahren mit jährlich 4000 Franken zu verzinsen und nach Ablauf des von der Tagsatzung 1818 für den Bau der Strecke Amsteg—Göschenen auf 35 Jahre bewilligten Zolles sollte die Regierung diesen Zoll mit einem garantierten Jahresertrag von 14 000 Franken solange an Müller abtreten, bis das Aktienkapital zurückbezahlt sei. Schreiben von Karl Emanuel Müller an die Regierung von Uri, 21. Sept. 1832; Privatarchiv der Familie Müller in Altdorf.

⁹⁰ St.A.L., No. 1645.

b) im Kanton Tessin⁹¹

Grenze Uri—Airolo	Fr. 700 000.—	
Airolo—Biasca	„ 770 000.—	
Biasca—Bellinzona	„ 420 000.—	
Bellinzona—Lugano	„ 700 000.—	
Cadenazzo—Magadino	„ 140 000.—	
Lugano—Chiasso	„ 715 000.—	Fr. 3 445 000 —
Gesamtkosten von Flüelen bis Chiasso		Fr. 4 480 000.—

Daraus ergibt sich, daß der Straßenbau im Kanton Uri wesentlich niedrigere Kosten verursachte als im Kanton Tessin, nämlich 19 500 Franken gegenüber 25 000 Franken pro km im Kt. Tessin. Dieser merkliche Unterschied besteht sowohl für die ebenen Strecken als auch für die gebirgeren Teile der Straße, indem z. B. der Straßenkilometer in der Schöllenen immer noch 14 Prozent billiger war als ein Stück Straße gleicher Länge zwischen Hospiz und Airolo. Diese Differenzen dürften zur Hauptsache auf das schwierigere Gelände auf der Südseite und auf die weniger solide Bauweise der Urnerstraße zurückzuführen sein⁹². Trotz relativ niedrigeren Kosten belastete der Straßenbau den Kanton Uri finanziell doch stärker als seinen südlichen Nachbarn, indem auf den Kopf der Bevölkerung 69 Franken Baukapital, im Tessin aber nur rund 30 Fr. entfielen.

Beide Kantone finanzierten ihren Straßenbau mittels Anleihen und Darlehen. Uri benötigte drei Anleihen, je eine für die Etappen Amsteg—Göschenen, Göschenen—Tessiner Grenze und eine Supplementsanleihe für die in der Schöllenen aufgelaufenen Mehrkosten⁹³, sowie für die Strecke Flüelen—Amsteg ein bei verschiedenen privaten Geldgebern aufgenommenes Darlehen⁹⁴. Während der Kanton

⁹¹ Nach: Bavier S., Die Straßen der Schweiz, S. 107.

⁹² In einem «Memorial in Sachen des Gotthardpasses», das die Luzerner Regierung 1860 an den Bundesrat richtete, heißt es: «Bei Anlage der bestehenden Straße auf der Nordseite des Berges wurden die ökonomischen Verhältnisse zum Nachteil des Straßenzuges etwas zu sehr berücksichtigt»; Gotthardbahnarchiv Luzern.

Ueber die Strecke von Göschenen bis zur Grenze des Kantons Tessin sagt ein Expertenbericht (1832): «Die Fahrbahn hat keine eigentliche Fundamentierung, sondern bloß eine Ueberlage von Kies und geschlagenen Steinen. Hingegen hat die Straße von der Urner Grenze bis Eriels (Airolo) außer der gewöhnlichen Chausseierung noch eine Steinbettung erfahren»; St.A.L., No. 1646.

⁹³ Den größten Teil dieser Aktien kauften Regierung und Kaufleute von Basel. Die Supplementsanleihe von Fr. 80 000 wurde z. B. vollständig von Basler Partikularen gezeichnet, und von den 216 im Jahre 1819 ausgegebenen Partikularaktien wanderten deren 190 nach Basel. Mit weitem Abstand folgten Luzern, Zürich, Bern usw. als Aktienkäufer; aus dem Kanton Uri selbst erwarben nur ein paar Privatleute je 1—2 Aktien; Verzeichnis der Aktionäre der Gotthardanleihen; St.A.L., No. 1650.

⁹⁴ Als Darlehensgeber für den Bau der Strecke Flüelen—Amsteg werden in

Uri fast ausschließlich außerkantonale Geldspender suchen mußte, gelang es dem Kanton Tessin, die Kapitalien zum größten Teil im eigenen Land aufzubringen, und zwar bei Privaten, Gemeinden und Korporationen; außerdem hatte der tessinische Staat 1827 ein langfristiges Darlehen von 500 000 Franken beim Bankhaus Ehinger & Co. in Basel aufgenommen⁹⁵.

Wie bis anhin griff man auch jetzt wieder zur Amortisation der Straßenbauschulden auf die Zölle. Für die Bauetappe Amsteg—Göschenen bewilligte die Tagsatzung dem Kanton Uri 1818 einen neuen, auf 35 Jahre befristeten Zoll, der die Kaufmannsgüter mit 40 Rappen pro Saum belastete; desgleichen erhielt Uri 1827 für die Strecke von Göschenen bis zur Grenze des Kantons Tessin einen noch um die Hälfte höhern Zoll und schließlich 1836 für den Straßenbau Flüelen—Amsteg ein erhöhtes Weggeld auf zehn Jahre (1846 wurde dieses Weggeld in Flüelen verlängert). Es wurde früher erwähnt, daß der Kanton Tessin schon beim Bau seiner Zufahrtsstraßen mit Zollforderungen an die Tagsatzung gelangt und dabei auf großes Verständnis gestoßen war. Für die Weiterführung der Straßenbauten fühlte er sich berechtigt, neue Zugeständnisse zu fordern, und nach der bisherigen Praxis durfte er hoffen, solche auch zu erhalten. 1816 bewilligte die Tagsatzung für die über den Tessin bei Bellinzona neu erbaute Brücke (Straße Bellinzona—Locarno) ein neues Weggeld. Ein Jahr später begann der Bezug des 1809 bewilligten, infolge des schlechten Handels aber bis dahin suspendierten höhern Transitzolles. Schon 1818 stellte Tessin für den Straßenbau von Giornico nach Airolo ein neues Weggeldbegehren, welches im August 1820 seine Genehmigung erhielt. Zusammen mit Uri empfang der Kanton Tessin 1827 für den Ausbau der Strecke Airolo—Urner Grenze abermals das Recht zum Bezug eines neuen Zolles und schließlich 1834 eines weiteren neuen Warenzolles und eines neuen Weggeldes für die Zollstation Airolo. Alle diese neuen Zölle reichten aber für Amortisation und Verzinsung der Bauschuld nicht aus. Die Staatskassen von Tessin, Uri und Luzern mußten jährlich darüber hinaus namhafte Zuschüsse gewähren⁹⁶.

der Urner Staatsrechnung 1836 ff. genannt: Crivelli & Co. in Luzern, Xaver Schilling, Jos. Muheim, Steph. Nager und das Bankhaus Ehinger & Co. in Basel.

⁹⁵ Nach Franscini (*La Svizzera italiana*, II, pag. 233) hatte der Kanton Tessin zum Teil sein besonderes Anleihesystem, das die Finanzierungsfrage etwas erleichterte: gemäß Gesetz vom 27. Mai 1805 wurde die Regierung ermächtigt, die durch den Bau der neuen Brücken und Straßen enteigneten und beschädigten Grundstücke mittels staatlichen Kreditscheinen (*cedole di credito*) abzufinden.

⁹⁶ Laut Vertrag zwischen Uri und Luzern vom 24. März 1827, nach welchem die Finanzierung des «obern» Gotthardstraßenbaus und die Amortisation der Kosten auf gemeinschaftliche Rechnung übernommen wurde, durften jährlich nicht weniger als 20 000 Frk. für Amortisation und Verzinsung der Bauschuld verwendet werden. In den ersten 10 Jahren nach Beendigung der Arbeit ertrug der hiefür bewilligte Zoll nur durchschnittlich etwa 10 000 Frk., so daß Luzern

Der Unterhalt der neuen Fahrstraße erheischte naturgemäß vermehrte Sorgfalt und bedeutend größere Mittel als die alte Saumstraße. In eindrucklicher Weise erfuhr dies der Kanton Tessin als Folge der großen Ueberschwemmungskatastrophen der Jahre 1829, 1834 (von welcher auch Uri heimgesucht wurde), 1838, 1839 und 1840⁹⁷. Abgesehen von diesen außergewöhnlichen Vorfällen, die an der alten Saumstraße zweifellos weniger Schaden angerichtet hätten, blieb der normale Straßenunterhalt einstweilen wie zuvor auf das Notwendigste beschränkt. Wie aus den Bezirksrechnungen von Uri und Ursern herauszulesen ist, halten die Straßenunterhaltsausgaben aus der ersten Hälfte der 30er Jahre denen zu Beginn der 20er Jahre die Waage. Auch durfte sich keiner der beiden Paßkantone rühmen, wesentlich mehr als der andere für den normalen Unterhalt der neuen Gotthardstraße ausgegeben zu haben⁹⁸. Daß der Unterhalt den Anforderungen nicht entsprach, beweist uns ein Untersuchungsbericht eines neutralen Experten aus dem Jahre 1837, der die Gotthardstraße im Kanton Uri als größtenteils schlecht unterhalten taxiert, während er ihrem Zustand auf der Tessiner Seite etwas bessere Attribute verleiht⁹⁹. Eine wesentliche Verbesserung des Straßenunterhaltes im Kanton Uri dürfte das 1837 vom Landrat erlassene Straßenreglement¹⁰⁰ zur Folge gehabt haben, jedenfalls stellt ein neuerlicher Expertenbericht 1844 mit Genugtuung fest, daß die ganze Gotthardstraße seit dem Bericht von Oberst Buchwalder beträchtlich verbessert worden sei¹⁰¹. Seit 1837 konstatieren wir augenfällig vermehrte Straßenunterhaltsausgaben der beiden Urner Bezirke¹⁰². Das dürfte nicht zuletzt dem eindringlichen Zu-

und Uri nach dem Wortlaut des Vertrages jährl. je 5000 Frk. aus dem Staatseinkommen zuschießen mußten. 1844 errechnete das Urner Wochenblatt (No. 2) die vom Kanton Uri noch zu tilgende Straßenbauschuld mit 525 680 Gulden. Die letzte Rate soll erst im Jahre 1917 bezahlt worden sein.

Die Straßenbauschuld des Kts. Tessin betrug 1841 noch 4,55 Mill. Lire. Verzinsung und Amortisation derselben verzehrten damals ungefähr $\frac{1}{5}$ sämtlicher Staatseinkünfte; Eidg. Abschiede, 1841, Beilage Litt.JJ.

⁹⁷ Die Wiederherstellungsarbeiten an den von den Ueberschwemmungen 1834 bis 1840 zerstörten Straßen sollen den Kanton Tessin mehr als 900 000 Lire gekostet haben; Eidg. Abschiede, 1841, Beilage Litt. JJ.

⁹⁸ Nach unserer Berechnung gab der Kanton Uri im Jahre 1830/31 für den Unterhalt der Gotthardstraße (ohne Schneebruch) rund 135 Franken pro km aus, der Kanton Tessin 1833 etwa 128 Franken. Quellen: Bezirksrechnungen von Uri und Ursern, sowie Francini, *La Svizzera italiana*, II, pag. 289.

⁹⁹ Untersuchung der Handelsstraße über den St. Gotthard von Basel bis Chiasso, von Oberstl. Buchwalder aus Bern, Juli 1837; St.A.L., No. 1647.

¹⁰⁰ Verordnung zur Oeffnung, Unterhaltung und Sicherung der Straße von Flüelen bis an die Grenze des Kts. Tessin, 17. Mai 1837; Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 179 ff.

¹⁰¹ Expertenbericht über die Bereisung und Untersuchung der Gotthardstraße von Uri bis Magadino und Chiasso, Aug. 1844; St.A.L., No. 1649.

¹⁰² Laut Talrechnungen zahlte das Urserntal seit 1837 regelmäßig um die

reden der übrigen Konkordatskantone an den Konferenzen von 1834 und 1837 zu verdanken sein. Wahrscheinlich ist auch der Erlaß eines neuen Organisationsgesetzes über das Straßenwesen durch den Kanton Tessin im selben Jahre 1837 auf den Einfluß des Gotthardkonkordates zurückzuführen. Sein Inhalt ist dem ernerischen Gesetz ganz ähnlich und zielt wie jenes auf eine sorgfältigere Ueberwachung des Straßenunterhaltes hin¹⁰³. Schließlich sind im Zuge der Bestrebungen um die Hebung des Paßverkehrs in den 1840er Jahren zwei wichtige Verbesserungen der Verkehrsbedingungen im Kanton Tessin verwirklicht worden: im Jahre 1844 der Durchbruch der Stalvedro-Schlucht unterhalb Airolo (mit einem Kostenaufwand von ca. 200 000 Lire) und in den Jahren 1844/47 der Bau des Brückendammes von Melide nach Bissone (Kosten ca. 500 000 Franken, zu deren Amortisation die Tagsatzung dem Kanton Tessin nochmals ein neues Brückengeld bewilligte). Damit war einerseits die von Ueberschwemmungen stark bedrohte Straßenstrecke von nun an gesichert und anderseits die durchgehende Landverbindung des Mendrisiotto mit der übrigen Eidgenossenschaft hergestellt.

Das Offenhalten des Passes während den sechs bis sieben Wintermonaten (Oktober/November bis Mai/Juni) war für Uri und Tessin eine sehr schwierige, außerdem eine verkehrspolitisch schwerwiegende und finanziell große Aufgabe. Die Straße vom Urserntal bis Airolo lag häufig, oftmals tagtäglich von neuem, unter meterhohem Schnee; wie kaum ein anderer Alpenpaß war sie hauptsächlich im Frühjahr von zahlreichen Lawinen bedroht. Trotzdem mußte sie so viel als möglich für den Verkehr frei sein, denn für häufige und langdauernde Verkehrsstockungen brachte der fremde Kaufmann wenig Verständnis auf, wenn er auf andern Verkehrsrouten zuverlässiger bedient wurde¹⁰⁴.

330 gl. für «Säuberung etc. der Gotthardstraße im Sommer» an Ratsherr Kaspar Renner in Hospenthal, ein neuer Ausgabenposten, von dem man bis dahin nichts liest. Auch die Jahresgehälter der Straßenknechte hatten inzwischen eine leichte Verbesserung erfahren (noch in den 20er Jahren bezogen die Wegknechte folgende Jahrlöhne: der Wäger am Gotthard 119 gl., der Wäger in der Schöllenen 65 gl. und derjenige für die Straße von Andermatt nach Hospenthal 23 gl.).

¹⁰³ Der bedeutendste Unterschied der beiden Verordnungen bestand darin, daß die Tessiner Straßeninspektoren nicht wie in Uri die Wegknechte, sondern die Straßenpächter zu überwachen hatten. Der Kanton Tessin verabfolgte diesen Pächtern jährlich eine feste Summe, wofür sich diese verpflichteten, die gepachtete Straßenstrecke fortwährend in gutem Stand zu halten. Die Verpachtung des Straßenunterhaltes (einzig die größern Brücken unterhielt der Staat direkt) war hier schon seit langem üblich. Vgl. dazu: Gubler H., Geschichte des Kts. Tessin von 1830—1841, S. 32 ff.; Weinmann E., Geschichte des Kantons Tessin in der spätern Regenerationszeit, S. 20.

¹⁰⁴ Das beste Beispiel ist die Haltung der Zürcher Kaufmannschaft, die, sobald sich Unregelmäßigkeiten in der Spedition über den Gotthardpaß ergaben, ihre auch sonst nicht überaus bedeutenden Sendungen dahin noch mehr einschränkten oder ganz einstellten; Nutznießer war dann der Splügenpaß.

Die Offenhaltung des Gotthardweges im Winter, kurz der «Schneebruch» genannt, stand seit Jahrhunderten im Pflichtenheft der Bewohner des Urserntales und des obern Livinentales. Da solche schwere und gefährvolle Arbeit unmöglich von Einzelpersonen ausgeführt werden konnte, lag es nahe, den Schneebruch als Gemeinschaftswerk denjenigen zu übertragen, die daraus unmittelbaren Nutzen zogen und die mit der Bergstraße am besten vertraut waren: den Teilergesellschaften. Einesteils war diese Lösung zweckmäßig und auf der andern Seite war sie sparsam! Sehr kräftige «Vorochsen», die mitsamt ihrem Führer während des ganzen Winters dem von den Talleuten oder von der Teilergesellschaft bestellten Bergbruchaufseher zur Verfügung stehen mußten, stampften bei nicht allzuhoher Schneemassen den Weg vor und konnten in vielen Fällen erst noch einen Schlitten mit extra für sie reservierten Waren nach sich ziehen¹⁰⁵; nur wenn zu hoher Schnee lag, alarmierte der Bergherr die eingeschriebenen Schaufelknechte zum Aushauen des Weges. Zur Entlohnung des Bergherrn, sowie zur Bezahlung aller übrigen für die Offenhaltung des Weges aufgelaufenen Kosten durfte während des Winters von jedem der beiden «Winterteile» (so nannte man die Kombination von privilegiertem Warentransport und Schneebruch) dies- und jenseits des Gotthards ein Schneebruchzoll erhoben werden.

Die erste bekannte Schneebruchordnung stammt aus dem Jahre 1662, die folgende schon aus dem Jahre 1690. Sie wurden also beide in einem Zeitabschnitt erlassen, in dem nach ernerischen Berichten der Transit über den Gotthardpaß einen bedenklichen Tiefstand zu erreichen drohte. Der Urner Landrat hatte deshalb wohl nicht unrecht, wenn er glaubte, daß zur Behebung dieser Misere — soweit dies in eigenen Kräften lag — neben der allgemeinen Verbesserung der Transporteinrichtungen¹⁰⁶ speziell sorgfältigerer Schneebruch von seiten der Landleute von Ursern und der Untertanen jenseits des Gotthards beitragen könnte¹⁰⁷. Weil aber die harte und mühselige

¹⁰⁵ Indem der Teilfuhrmann bei der Uebergabe der Ladung in der Sust in Andermatt wie auf dem Hospiz stets bevorzugt wurde, konnte das Interesse für den Winterteil wachgehalten werden. Um außerdem möglichst viele Fuhrleute zum Eintritt in den Teil zu bewegen, wurde die Zahl der Bruchtiere, die jeder halten durfte, beschränkt.

¹⁰⁶ Vgl. Seite 41/42.

¹⁰⁷ Im Talarchiv Ursern liegt ein Folioband, der mit einer neuen Bruchordnung, dat. 3. März 1745, beginnt und in der Abschrift sämtliche seit dem Jahre 1662 zwischen Ursern und der Gemeinde Airolo abgeschlossenen Ueberkommen betr. den Schneebruch enthält; diese Verträge liefern den untrüglichen Beweis, daß seit jener Zeit für den Schneebruch vermehrte Aufmerksamkeit gefordert worden ist.

In der Präambel zur Bruchordnung vom 7. April 1690 (Kopie in der Bürgerbibliothek Luzern, Gotthardarchiv, Faszikel 3) heißt es, daß der Urner Landrat den Landleuten von Ursern den Auftrag erteilt habe, die Bergbruchordnung am St. Gotthardsberg also zu verbessern und einzurichten, daß er hoffentlich ein

Arbeit auf den Schultern von verhältnismäßig wenig Leuten lastete, konnte sie auch nicht immer mit der wünschenswerten Schnelligkeit vollzogen werden, so daß Verkehrsstockungen nicht ausbleiben konnten. In der gefährvollen, mühseligen und kostspieligen Arbeit der Offenhaltung der Bergstraße von Ursern bis Airolo im Winter ist schließlich zum größten Teil die Erklärung zu suchen, daß der Winterteil formell bis zu Beginn der 1830er Jahre gehandhabt wurde, also ungefähr anderthalb Jahrhunderte die übrigen Teilergesellschaften überlebte. Tatsächlich war das System des Winterteils so lange die zweckmäßigste Lösung, als das Urserntal und die Gemeinde Airolo die Kosten des Schneebruches nur mit Hilfe des Schneebruchzolles allein zu tragen hatten. Als dann in den 30er Jahren der Winterteil der freien Konkurrenz zum Opfer fiel, begannen die Schneebruchkosten größere Dimensionen anzunehmen. Vor allem erforderte die Entlohnung der vermehrten ständigen Schneebrucharbeiter und -tiere sowie der Aushilfskräfte beträchtliche Mehrausgaben. Dies hatte zur Folge, daß der Bruchzolltarif erhöht und die Bezugsdauer des Zolles auf das ganze Jahr ausgedehnt wurde¹⁰⁸. Die Bilanzen der jährlichen Schneebruchrechnungen wurden passiv. Der Kanton Uri, der unterdessen die Schneebruchkosten auf seine Rechnung übernommen hatte, erzielte von 1839—1849 folgende durchschnittliche Schneebruchbilanz:

Einnahmen	2 630 Gulden
Ausgaben	5 018 Gulden
Jährliches Defizit	2 380 Gulden

während vorher das Urserntal, gemäß Talrechnungen, aus dem Ertrag des Bruchgeldes oft nicht nur die «Winterkosten», sondern auch noch die «Sommerkosten» des Straßenunterhaltes und darüber hinaus in manchen Fällen immer noch einen Einnahmenüberschuß verbuchen konnte¹⁰⁹.

sattsames Vergnügen darob habe und sich weder frömd noch heimisch mit Billigkeit mehr zu beklagen haben.

¹⁰⁸ Während anfänglich (1690) der Schneebruchzoll im Urserntal nur auf fremden Kühen und Kuppelpferden sowie fremden und einheimischen Reitrossen lastete (wenn dies zur Bezahlung der Bruchkosten nicht ausreichte, wurde das Manko auf die in der Schneebruchperiode durchgegangenen Saumtiere verteilt und von deren Besitzern nachbezogen) und durch einen sehr hohen Tarif gekennzeichnet ist, wurde er im 18. Jahrhundert zwar ermäßigt, gleichzeitig aber auf die Kaufmannswaren ausgedehnt. Als die Bruchkosten gegen Ende der 1830er Jahre stark anstiegen, wurden auch die Tiere wieder stärker belastet.

¹⁰⁹ Um so auffallender wirkt deshalb die Behauptung der Urner Regierung, das von der Gemeinde Ursern bezogene Bruchgeld reiche selten für die Oeffnung des Berges im Winter hin (Memorial über das Zoll- und Straßenwesen des Kts. Uri, 1810; B.A.B., No. 316, S. 97 ff.), eine Ausdehnung desselben wäre wünschenswert. Angesichts der Wirklichkeit gewinnt man einmal mehr den Eindruck, daß Uri bestrebt war, einfach möglichst viel Kapital aus den Zöllen an der Gotthardstraße herauszuschlagen ohne Rücksicht auf die möglicherweise eintretenden nachteiligen Folgen.

Nicht viel besser erging es dem Kanton Tessin bei der Uebernahme des Schneebruches aus den Händen der Winterteil-Organisation der Gemeinde Airolo. Wie den Straßenunterhalt im Sommer, verpachtete der tessinische Staat auch die Offenhaltung des Passes von Airolo bis zum Hospiz im Winter samt dem Dienst in dem in den 30er Jahren zum Schutze der Fuhrleute, Reisenden und Schneebrucharbeiter erbauten Schirmhaus (casa di ricovero) in der Tremola. Wie sehr auch hier die neue Straße und die neue Betriebsart die finanziellen Aufwendungen steigerten, geht deutlich genug aus den anfänglich fast jährlich sich steigenden Pachtsummen hervor¹¹⁰.

Den Schneeräumungsarbeiten zum Vorteil gereichten die von Uri und Tessin in der Mitte der 30er Jahre auf Grund der Beschlüsse des Altdorfer Konkordates erbauten Schirmhäuser im «Mätteli» oberhalb Hospenthal, auf dem Hospiz und in S. Giuseppe in der Tremolaschlucht. Hier fanden nicht nur die Fuhrleute und Reisenden, sondern auch die Schneebrucharbeiter und -tiere Unterkunft und Schutz¹¹¹. Schließlich half auch die Anlage von sog. «Winterstraßen», die von den Säumern und Fuhrleuten seit alters her benutzt wurden, den Schneebruch zu erleichtern, da diese nur im Winter von Schlitten benutzbaren Schneewege den gefährlichsten Lawinenzügen und den größten Schneemassen nach Möglichkeit auswichen.

Trotzdem Uri und Tessin seit der Erbauung der Gotthardstraße im Vergleich zum alten Saumweg bedeutend größere Summen für den Straßenunterhalt und speziell für den Schneebruch verausgabten, konnten damit die Witterungseinflüsse nicht überwunden werden. Nach wie vor blieb die Gotthardstraße vor allem im Winter von dieser Seite sehr stark gefährdet. Wenn einerseits der Wagentransport größere Sorgfalt im Unterhalt der Straßen verlangte als früher das Säumen, und die Auflösung der Winterteile automatisch eine Verteuerung des Schneebruches zum Gefolge hatte, so stellte auf der

¹¹⁰ Die an den ersten Pächter, Filippo Sozzi, 1837 verakkordierte Summe von 9750 Lire, die nach dem Urteil von Straßeningenieur Lucchini so niedrig war, daß sich der Pächter selbst in normalem Winter ruinieren mußte, deutet darauf hin, daß man früher mit viel weniger Kosten gerechnet hatte. Der zweite, 1840 mit Pietro Dotta von Airolo abgeschlossene Vertrag steigerte die Pachtsumme auf 12 000 Lire pro Jahr und der dritte mit G. Motta und G. A. Zoppi vom Okt. 1843 gar auf 21 000 Lire; St.A.T., Costruzioni, cart. 132/133.

¹¹¹ Die Konkordatskonferenz von 1826 stellte den Bau von Schirmhäusern als Postulat auf. Obschon den beiden Paßkantonen selbstverständlich für deren Unterhalt und Betrieb ein Zoll, eine «Schirmhausgebühr» in Aussicht gestellt wurde, verzögerten diese offenbar aus finanziellen Gründen die Ausführung. Ende des Jahres 1836 waren die Bauten bezugsbereit. Die in Hospenthal und Airolo bezogene Schirmhausgebühr (je 1¼ Rp. per 50 kg Waren) warf ganz ordentliche Beträge ab; jedenfalls wog die Hospenthaler Gebühr Unterhalts- und Betriebskosten des Schirmhauses im Mätteli mehr als nur auf, lieferte doch der Einzieder im Durchschnitt der Jahre 1837—48 beinahe 900 gl. an die Staatskasse ab, während die jährlichen Unkosten etwas mehr als 300 gl. verbrauchten. Ueber Einrichtung und Betrieb der Schirmhäuser vgl. Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 99 ff., und St.A.T., Costruzioni, cart. 132.

andern Seite der Kaufmann zunehmend höhere Ansprüche an die Bedienung. Solchen gewaltig gesteigerten Anforderungen vermochten Tessin und Uri bis zur Schaffung des neuen Bundesstaates mit Hilfe der Transitgebühren einigermaßen nachzukommen, wenn auch zu sagen ist, daß vorab bei den Urnern ein großer jährlicher Einnahmenüberschuß in den öffentlichen Rechnungen mehr wog als ein Lob der Kaufmannschaft. Der neue Bundesstaat nahm alsdann gebührend Rücksicht auf die besondere Situation der beiden Hüter des Gotthardpasses: einmal wurden ihnen dank des Zollentschädigungssystems (die Kantone, die bisher hohe Zollerträge auswiesen, erhielten entsprechend hohe Entschädigungen) große Entschädigungsrenten zugestanden, zum andern übernahm der Bund von nun an den Schneebruch vollständig auf seine Rechnung¹¹². Wenn diese Sonderbehandlung des Gotthards im Falle des Schneebruches bei den Bündnern auch etwelche Mißstimmung erzeugte, so ließ sie sich mit der unvergleichlich größeren Gefährdung durch die Witterung rechtfertigen¹¹³.

II. DAS TRANSPORTWESEN

1. Die Transportorganisation bis Ende des 18. Jahrhunderts

Als der Warentransport über den Gotthard einen gewissen Umfang angenommen hatte, begann naturgemäß die Entwicklung einer Transportorganisation, und zwar sowohl auf der Nord- und auf der Südseite auf genossenschaftlicher Basis. Weder die große und schwere Aufgabe der Erstellung und Instandstellung von Weg und Steg noch der eigentliche Transport konnte von Einzelnen bewältigt werden, sondern es bedurfte der gemeinsamen Anstrengung vieler Menschen, die zudem einem einheitlichen Willen gehorchten. Dies führte zur Bildung von Säumer- oder Teilergenossenschaften (in Graubünden «Porten» oder «Roden» genannt) auf Grundlage der Gemeinden¹¹⁴.

¹¹² Nachdem die Zollentschädigungsrenten des Bundes an die Kantone durch die Bundesverfassung von 1874 abgeschafft wurden, gewährte der Bund den Kantonen Uri, Tessin, Graubünden und Wallis mit Rücksicht auf ihre internationalen Alpenstraßen einen jährlichen Beitrag an die teuren Unterhaltskosten: Uri erhielt 80 000 Fr., Tessin 200 000 Fr., Graubünden ebenfalls 200 000 Fr. und Wallis 50 000 Fr., außerdem Uri und Tessin je 20 000 Fr. extra für den Schneebruch solange, als die Gotthardstraße nicht durch eine Eisenbahn ersetzt würde.

¹¹³ Während der Schneebruch die Kantone Uri und Tessin vor 1850 jährlich insgesamt etwa 23 000 Fr. (neue Währung) kostete, bezahlte der Bund im Mittel der Jahre 1850/55 rund 30 500 Fr. dafür. Trotz dieser neuerlichen Vermehrung des Aufwandes blieben aber auch dem Bunde Vorwürfe wegen ungenügendem Schneebruch, wegen zu vielen Verkehrsunterbrüchen im Winter nicht erspart.

¹¹⁴ Vgl. Börlin G., Die Transportverbände und das Transportrecht der Schweiz im Mittelalter; Buc St., Der Churer Gütertransit im 17. und 18. Jahrhundert, S. 35 ff.

Am Gotthard sind bekannt: die drei Säumergenossenschaften von Flüelen, Silenen und Wassen, der «Teil» von Ursern, die Säumergenossenschaften «di sopra, di mezzo et di sotto» von Dazio Grande¹¹⁵ in der Leventina.

Die älteste bekannte Teilerordnung trägt das Datum des 7. Februar 1363¹¹⁶: sie wurde für die Ordnung des Transportes im Urserntal bis auf den Gotthard aufgesetzt. Zwanzig Jahre später, am 25. August 1383, setzten die Teiler von Flüelen, Silenen und Wassen ihren ersten gemeinsamen Teilbrief auf¹¹⁷. Während nun diese beiden ältesten Verkehrsurkunden von den Säumern selbst aufgesetzt worden waren und nur regionale Geltung besaßen, faßte der Kanton Uri mit der «Säumerordnung für den St. Gotthardpaß» von 1498¹¹⁸ die ganze Paßstrecke von Flüelen bis Bellinzona verkehrspolitisch zusammen. Auf dieser Grundlage entwickelte sich der Verkehr bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Was inzwischen neu geregelt werden mußte, wurde in den Land- und Talbüchern sowie in den Statuten des Livinentales niedergelegt.

Kurz zusammengefaßt, ergibt sich folgendes Bild der damaligen Transportorganisation: Jede der Säumergenossenschaften besaß das Monopol für den Transport der Waren auf ihrem Gebiet. Dadurch durfte eine Genossenschaft die Waren nur bis zur Grenze ihres Bezirkes führen, wo sie von der nächsten aufgenommen und weiterbefördert wurden. Gegen Entrichtung einer Gebühr, der sog. «Fürleite», konnte aber durchgesäumt werden; dabei existierten eine Menge von Ausnahmen und Privilegien für einzelne Warengattungen, für Landsleute und Verbündete usw. Ein von der Genossenschaft bestellter «Teiler» verteilte die in den Niederlagshäusern oder Stuten, wo die Güter zwischen den benachbarten Säumergesellschaften ausgetauscht wurden, ankommenden Waren auf die im «Teil» eingeschriebenen Fuhrleute, welche die Waren nach einer bestimmten Kehrordnung weiterbeförderten.

In den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts scheinen allenthalb Beschwerden über das Transportwesen am Gotthard bei der Regierung von Uri eingegangen zu sein. Um den gerügten Uebelständen nach Möglichkeit abzuhelpen, so berichtete die Urner Gesandtschaft 1697 an einer Konferenz der katholischen Orte in Luzern, habe Uri die Führen «in dem Theil» abgeschafft und durch eine «wohlfeile, sichere und geschwinde Spedition», die die Handelsleute befriedigen sollte, ersetzt¹¹⁹. Die von der Landsgemeinde in den

¹¹⁵ Gotthardarchiv, Fasz. 41; ferner: Meyer K., Blenio und Leventina, Beilage No. 20.

¹¹⁶ Hg. von Jos. Schneller, in *Geschichtsfreund*, Bd. VII, S. 135 ff.

¹¹⁷ Hg. von Jos. Schneller, in *Geschichtsfreund*, Bd. 11, S. 183 ff.

¹¹⁸ Hg. von Ed. Wymann, in *Geschichtsfreund*, Bd. 89, S. 283 ff.

¹¹⁹ Eidg. Abschiede, 6, 2, I, S. 663.

Jahren 1696—1701 gefaßten Beschlüsse betreffend das Fuhrwesen ließ die Urner Regierung im Jahre 1701 zusammenfassen und als «Faktoren- und Säumerordnung für den St. Gotthardpaß»¹²⁰ bekanntmachen. Diese umfaßt zur Hauptsache die Grundsätze für einen direkten Transport der Transit- und Kaufmannsgüter von Altdorf nach Bellenz und umgekehrt durch denselben Fuhrmann oder Säumer. Das Austauschen der Waren unter den Säumern, das zur Zeit der Transportverbände obligatorisch war, wird nun zur Sommerszeit bei hoher Strafe verboten mit dem offensichtlichen Ziel eines schnellern Transportes¹²¹. Die Rolle der ehemaligen Teiler fällt nun den Faktoren in Altdorf und Bellenz zu.

Das ehemalige Teilsystem konnte freilich damals noch nicht ganz überwunden werden. Praktische Ueberlegungen und eine Jahrhundertalte Uebung mögen gemeinsam dazu beigetragen haben, daß der sog. «Reistheil» und der «Winterheil» weiterhin beibehalten wurden. Am 28. September 1701 erließ der Urner Landrat auf Geheiß der Landsgemeinde eine neue, verbesserte «Reistheil-Ordnung»¹²² mit Gültigkeit für die Strecke Altdorf—Airolo und auf der Grundlage älterer Ordnungen aus den Jahren 1609, 1614 und 1631. Diese Teilorganisation des Reistransportes, ein Fuhrmonopol der Urner und Airoler Bürger, blieb trotz zahlreicher Anfechtungen von Nidwaldner und Schwyzer Seite¹²³ bis in die zweite Hälfte des Jahrhunderts bestehen, möglicherweise aber bis zur Helvetik.

Der «Winterheil», d. h. die Organisation des Warentransportes im Winter von Ursern bis Airolo, war ebenfalls weiterhin in Uebung, und zwar bis weit ins 19. Jahrhundert hinein¹²⁴.

¹²⁰ Veröffentlicht in Zeitschrift für schweizerisches Recht, Bd. 12, S. 50 ff.

¹²¹ Art. 9: «... zu besserer Abhelfung des unserem Lande so schädlichen Abtauschs und Wechsels der Kaufmannswaaren, wodurch solche lange auf den Straßen bleiben».

¹²² Ammann Schmid's Talbuch; Kopie in Gotthardarchiv, Fasz. 3. In seiner Antwort auf die von Schwyz kurz vorher gegen diesen Reisteil geführten Beschwerden nennt Uri die Gründe, die es zur Weiterführung des Reisteiles bewogen hätten: dieser sei seinen Angehörigen schon vor 200 Jahren von der Landsgemeinde bewilligt worden als Entgelt dafür, daß sie zur Besorgung des Saumwesens die Pferde im Sommer im Tal halten müssen und nicht auf die Weiden treiben können (Eidg. Abschiede, 6, 2, I, S. 942). Anlässlich einer neuen Beschwerde von Schwyz, 1704, verteidigt Uri seinen Reisteil mit dem Argument, daß er seit 150 Jahren zu Gutem des gemeinen Mannes bestehe, weil sonst die Waren und Früchte nicht speditiert würden; Eidg. Abschiede, 6, 2, I, S. 1195.

¹²³ Schwyz und Nidwalden verlangten vor allem, daß ihre Landsleute das für den eigenen Bedarf bestimmte Reis, gemäß den alten Bündnissen und Uebereinkommen, nach Bezahlung von Zoll und Geleit frei und mit eigenen Pferden auf der Gotthardstraße transportieren dürfen; Eidg. Abschiede, 7, 2, I, S. 69. Vgl. ferner: Eidg. Abschiede, 7, 2, I, S. 61 — Die letzte uns bekannte Nachricht über diesen Reisteil stammt aus dem Verhandlungsprotokoll des «Klag- und Fronstengericht Ursern» vom 23. Dez. 1755; Sammlung Friedrich Gisler, Altdorf.

¹²⁴ Vgl. S. 77 ff.

Mit der Proklamierung der Handels- und Gewerbefreiheit durch das Gesetz vom 19. Oktober 1798 fielen, formell wenigstens, sämtliche Transportprivilegien auf helvetischem Gebiet dahin; sowohl die Vorrechte einzelner Gemeinden oder Verbände wie die einzelner Personen sollten liquidiert werden. Während der ersten zwei Jahre der Helvetik war aber sämtlicher Warenverkehr über den Gotthard infolge der kriegesischen Ereignisse unterbrochen, weshalb sich die neuen Rechtsgrundsätze noch nicht auswirken konnten. Mit der allmählichen Wiederbelebung des Verkehrs zu Anfang des neuen Jahrhunderts übten aber einzelne Gemeinden am Gotthard stillschweigend einen Teil ihrer alten Rechte wieder aus, wie z. B. die Gemeinde Airolo, deren «bourgeois» sich das alleinige Transportrecht der Waren mit Ausschluß der Niedergelassenen weiterhin sichern wollten¹²⁵. Nun griff aber das helvetische Finanzdepartement ein und bestimmte, daß das Fuhrwesen nicht als ausschließliches Privileg gewisser Gemeinden oder Gemeindebürger angesehen werden könne; die Kaufmannschaft solle nach dem Grundsatz der Erwerbsfreiheit das Recht haben, ihre Waren durch beliebige, ihr vertraute Leute zu versenden; selbst der Transport zur Winterszeit soll von jedermann, ob heimisch oder fremd, ob in der Ebene oder am Berg wohnend, frei und ungehindert betrieben werden können; die Offenhaltung der Bergstraße bleibe eine Obliegenheit der betreffenden Gemeinden und habe mit dem Fuhrwesen nichts zu tun¹²⁶.

2. Die Transportorganisation im 19. Jahrhundert

Der ernerische Geschichtsschreiber Karl Franz Lusser charakterisiert die neuen Verhältnisse des Landes Uri zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit folgenden Worten: «Zurückgestoßen wie durch einen Zauberschlag aus den uralten Gewohnheiten und Verhältnissen und hineingeworfen in neue, unbekannte Formen ward jetzt der Urner

¹²⁵ Auf die Klage der Gebr. Torni. «habitants non-bourgeois d'Airolo», gegen die «bourgeois» dieser Gemeinde, die behaupten, allein das Recht des Transportes der Waren auf den St. Gotthard zu besitzen, beschloß das Departement des Innern am 7. Dez. 1801: «Il est permis aux frères Torni, ainsi qu'à tous les autres Helvétiques dans le même cas, de transporter librement et dans toutes les saisons de l'année des marchandises par le St. Gothard, soit depuis cette montagne à Airolo, soit depuis Airolo sur cette montagne, en sorte que les bourgeois de cette commune ne devront désormais y apporter ni obstacle ni empêchement quelconque. Les susdits frères Torni sont tenu cependant aux mêmes obligations que les bourgeois de cette commune à l'égard du déblayement du neige en hiver, de l'ouverture et de l'entretien de la route, ainsi qu'à toutes les charges y relatives»; Strickler, *Aktensammlung der Helvetik*, Bd. VII, S. 815/16.

¹²⁶ Instruction des helvetischen Finanzdepartements zur Organisation der öffentlichen Waarenniederlagen, besonders in Bezug auf die Bergpässe, 24. Dez. 1801; *Aktensammlung der Helvetik*, Bd. VIII, S. 859/60.

in seiner eigenen Heimat fremd. Nicht vertraut mit den neuen Vorgesetzten, Ordnungen, Gesetzen und Namen, die fortwährend an den ausländischen Ursprung erinnerten, beobachtete er argwöhnisch, was ihn umgab, witterte Verrath und Gefahr, wohin er trat, und sehnte sich mit Kummer nach dem zurück, was ihm durch den Verlust zehnmal wünschenswerther geworden»¹²⁷. Unter solchen Umständen konnte natürlich auch auf dem Gebiet des Transportwesens nicht alles zum besten bestellt sein. Zahlreiche Klagen von auswärtigen Kaufleuten, hauptsächlich von Luzernern, dokumentieren den wenig rühmlichen Zustand und zugleich die Notwendigkeit einer Neuregelung. Das Hauptproblem einer Neuordnung bestand nun darin, einen Mittelweg zu finden zwischen alten, traditionellen Einrichtungen und den neuen freiheitlichen Strömungen der Zeit.

a) Die Oberaufsicht über das Paßwesen

Der helvetische Zentralismus tat sich auf dem Gebiete des Verkehrswesens auf den Bergstraßen darin kund, daß er die Oberaufsicht überall den ehemaligen Paßkantonen entzog und in die Hände der Zentralregierung in Bern legte; im besondern unterstanden sämtliche Sust- und Zollbeamten der Zollregie. Kaum hatten sich die Bergpässe Bündens und der Gotthard nach der Vertreibung der Oesterreicher wieder dem allgemeinen Verkehr geöffnet, als der Vorsteher der Abteilung für Mauthen und Zölle, Küpfer, im Herbst 1801 eine Inspektionsreise über diese Pässe unternahm, wobei er die Verbesserung des Fuhr- und Speditionswesens als dringend notwendig erkannte. Eine erste Frucht seiner lobenswerten Tätigkeit war die «Sustordnung in bezug auf die Bergpässe» vom 24. Dezember 1801¹²⁸. Und schon im Frühjahr 1802 lud Küpfer, «um nichts unversucht zu lassen, den Gotthard wieder in Aufnahme zu bringen», Abgeordnete der Kantone Bellinzona, Uri und Luzern zu einer gemeinsamen Konferenz nach Altdorf ein, die die Grundsätze einer neuen Organisation des Fuhr- und Speditionswesens aufstellte. Die unmittelbare Aufsicht über das Paßwesen übernahmen die neugegründeten kantonalen Handlungs-Comitees¹²⁹ unter Leitung der helvetischen Zollregie.

¹²⁷ Lusser K. F., Geschichte des Kantons Uri, S. 353.

¹²⁸ Siehe Anm. 126, Seite 43.

¹²⁹ Am 17. Jan. 1801 beschloß die Verwaltungskammer des Kantons Luzern, an Stelle der alten Zunftorganisation eine Handelskammer einzusetzen mit dem Zwecke der Beaufsichtigung des Speditionswesens, der Aufbewahrung und der Garantie der Waren (in der Sust); St.A.L., Pars I.

Die Wahl der Mitglieder der Handlungskommission von Altdorf geschah anlässlich der Konferenz von Altdorf im Mai 1802. Nach einer Order Küpfers sollte diese Kommission bestehen aus: 4 Urnern (1 Fabrikant, 1 Speditor und 2 Kauf-

Die Mediation gab den Kantonen ihre Souveränität zurück. Nun war Uri wieder «Herrscher des Passes», wenn auch nicht mehr wie vor der Revolution bis weit hinunter ins Tessin, sondern nur noch bis zum Gotthardospiz, von wo aus der neu geschaffene Kanton Tessin die Leitung des Paßwesens übernahm. Die Urner Landsgemeinde von 1803 erneuerte als erstes die alten Gesetze und Ordnungen und bevollmächtigte den Landrat ein Jahr später, eine Paßkommission als vollziehende Behörde, die erforderlichen Sustbeamten zu ernennen und überhaupt eine angemessene Sust- und Paßordnung einzuführen¹³⁰. Von nun an standen der Gütertransport und die damit zusammenhängenden Einrichtungen unter Leitung und Aufsicht der Paßkommission. Bis nach der Mitte der 1830er Jahre trat dieses Organ nach außen hin wenig in Erscheinung und hinterläßt auch keine Protokolle seiner Tätigkeit. Im Jahre 1838 erließ Uri sodann eine neue Zoll- und Paßordnung. Darin wurden die Aufgaben und Rechte der Zoll- und Paßkommission, wie die Behörde fortan hieß, erstmals klarer umschrieben: «Die Beaufsichtigung, Leitung und Einrichtung des ganzen Zoll- und Transitwesens des hiesigen Kantons ist einer eigens hierfür bestimmten Kommission unter dem Namen Zoll- und Paßkommission übergeben. Sie besteht aus den Hochw. Herren Altlandammann Jos. Zraggen als Präsident, Landessekretär Vinzenz Müller und Thalstatthalter Jos. F. Christen von Andermatt. Ihren Befehlen und Verfügungen sind die Zoll- und Sustbeamten unmittelbar unterworfen; sie prüft und kontrolliert die ihr von denselben zu übergebenden Rechnungen, übernimmt alle Befugnisse der frühern Paßkommission; sie untersucht und bestraft die Nachlässigkeit der Beamten sowie auch die Defraudationen, welche ihr jedesmal beförderlichst angezeigt werden sollen»¹³¹. Im Januar 1848 wurde die Post- mit der Zoll- und Paßkommission vereinigt. Von nun an führte diese Behörde den Namen «Post- und Transitzkommission»¹³².

Im Kanton Tessin nahm der Kleine Rat 1803 unmittelbar die Leitung des Paßwesens in die Hände. Doch scheinen schon bald die mit dem Transportwesen besonders gut vertrauten Speditoren von Belinzona mit dessen Leitung nicht ganz zufrieden gewesen zu sein, denn sie verlangten 1808 zur bessern Ordnung des Transites der Kaufmannsgüter über den Gotthard die Einsetzung einer Paßkom-

leute), 2 Delegierten des Urserntales und 1 Mitglied aus Steg, total 7 Mitglieder. Soviel uns bekannt ist, wurden dann nur deren 4 gewählt, nämlich: Karl Maria Müller als Speditor, Jos. Ant. Arnold und Jos. Maria Wolleb als Handelsleute und Emanuel Jauch als Fabrikant; B.A.B., No. 2671, S. 181, 189.

¹³⁰ Alt Landbuch von Uri, Bd. I, Art. 234, S. 237.

¹³¹ Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 13. Dez. 1838; St.A. Uri. Ferner: Wochenblatt von Uri, No. 1, 3. Jan. 1839, und Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 104 ff.

¹³² Protokoll der Postkommission 1848—1850; St.A. Uri.

mission nach ernerischem Vorbild¹³³. Die Forderung wurde zwar erfüllt, doch vermochte die Institution einer Paßkommission im Kanton Tessin nie recht Fuß zu fassen. Jedenfalls ging die Leitung des Paßwesens schon 1815 als Folge des neuen Doganengesetzes wieder direkt an die Regierung über. 1834 wurde ein neuer Versuch zur Gründung einer Tessiner Handelskammer (an Stelle einer Paßkommission) unternommen¹³⁴. Auch sie scheint sich als Organ für die Ueberwachung des Fuhr- und Speditionswesens nicht bewährt zu haben, denn schon 1837 setzte die Regierung an ihre Stelle einen «Delegato del Passo», der fortan das Paßwesen am Gotthard und in der Leventina beaufsichtigte¹³⁵.

Die Paßkommissionen — in Luzern die Handelskammer — sollten nun vorzüglich ein Mittel der interkantonalen Verständigung und Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Transportwesens werden. Zahlreiche Konferenzen, manche Berichte und Briefe sprachen von der Notwendigkeit, daß die Handlungsbehörden untereinander über gemeinsame verkehrspolitische Fragen korrespondieren und mit der Regierung zum gemeinsamen Wohl des Gotthardpasses in Verkehr stehen sollen. Allein dieses Postulat wurde meistens nur teilweise erfüllt, indem die Handlungs- oder Paßkommissionen wohl mit ihrer eigenen Regierung in engem Kontakt standen und deren Wünsche mit Eifer in die Tat umsetzten, hingegen die direkte Korrespondenz mit den Schwesterbehörden weitgehend mieden, um nicht etwa diese oder jene Maßnahme zu unterstützen, die vielleicht zum Nutzen des Passes, nicht aber im Programm der souveränen Regierung gewesen wäre. Die Paßkommission von Uri blieb deshalb hauptsächlich internes Verwaltungs- und Aufsichtsorgan; die auswärtigen Verhandlungen führte die Regierung. Viel aktiver wirkte die Luzerner Handelskammer, die unermüdlich gegen Einrichtungen im Verkehrswesen opponierte, die den Handel erschwerten. In zahlreichen Fällen vermochte sie Entscheidungen ihrer Regierung nach ihrem Willen zu beeinflussen, und an beinahe jeder Konkordatskonferenz wurde als Abgeordneter des Standes Luzern ein Mitglied der Handelskammer berufen. Dadurch wirkte die Luzerner Handelskammer generell als treibende Kraft im Verkehrswesen des Gotthardpasses und nicht nur als Hüterin des Fuhr- und Speditionswesens.

b) Die Susten

Ein wichtiger Teil der Transportorganisation auf den Alpenpässen waren die Susten (Niederlagshäuser). Ihre ursprüngliche Bestim-

¹³³ Eingabe der Speditoren Andreazzi und Chicherio-Von Mentlen-Tanner & Co., 2. Januar 1808; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2684.

¹³⁴ Bull. off., vol. XV, pag. 156.

¹³⁵ Bull. off., vol. XVII, pag. 442.

mung war, ähnlich wie bei den städtischen Kaufhäusern¹³⁶, Sicherung des fremden Kaufmannsgutes vor Diebstahl einerseits, auf den transalpinen Verkehrsstraßen aber insbesondere Schutz vor den Unbilden der Witterung zu gewähren, wenn die Güter wegen Sperrung des Weges übernachten mußten oder bei großem Warenandrang nicht unmittelbar weiterbefördert werden konnten¹³⁷. Der Kaufmann verlangte für die Sicherheit seiner Waren aber nicht nur allein die feste Unterkunftsmöglichkeit, sondern zugleich auch die sichere obrigkeitliche Garantie, wofür er dann die sog. Sustgebühr zu entrichten hatte. Die helvetische Sustordnung von 1801 stellt denn auch diese Garantie als obersten Grundsatz der öffentlichen Warenniederlagen hin. Auch die in den folgenden Jahren von den Kantonen Uri und Tessin erlassenen Sust- und Paßordnungen folgten diesem Grundsatz, jedoch mit einiger Einschränkung. Da heißt es im Tessiner Sustgesetz von 1818 (Art. 3): «Der Staat garantiert den Besitzern die den Susten übergebenen Waren sowohl im Falle des Verlustes als auch bei Beschädigungen, die in den Susten entstanden sind, a u s g e n o m m e n bei Brand und Einwirkungen höherer Gewalt.» In diesen Ausnahmefällen hatte der Kaufmann den Schaden offenbar allein zu tragen, denn auch die Speditoren lehnten dabei jede Ersatzpflicht ab. Finanzielle Forderungen seitens der in den Susten in andern Fällen zu Schaden gekommener Kaufleute wälzte die öffentliche Gewalt wenn möglich auf die Sustbeamten ab. Je nach ihrer Amtsstellung hatten diese dem Staat eine größere oder kleinere Kautio n oder Bürgschaft zu leisten, die gegebenenfalls zur Deckung von Schäden herangezogen werden könnte¹³⁸.

Der Kaufmann schätzte die Susten aber auch als Lagerhäuser. Wenn beispielsweise seine eigenen Magazine mit Waren so angehäuft waren, daß die unterwegs befindliche Sendung darin nicht mehr untergebracht werden konnte, so übergab er diese einfach einer der Susten zur Aufbewahrung, wo sie im Bedarfsfalle sofort von ihm wieder übernommen werden konnte¹³⁹. Hier konnte er die Waren auf

¹³⁶ Geering, Handel und Industrie der Stadt Basel, S. 151.

¹³⁷ «Le Dogane sono stabilite per ricevere e custodire tutte le merci», sagt das Tessiner Doganengesetz vom 29. Juni 1818; ähnlich die neue Kantonsverfassung des Kts. Tessin von 1830: «Saranno delle dogane solamente per la sicurezza e facilitazione del commercio».

¹³⁸ Diese Regelung der Verantwortlichkeit der Susten und ihrer Beamten galt sowohl im Zürcher Kaufhaus wie in der Luzerner und Altdorfer Sust und in den Tessiner Doganen. Der Altdorfer Sustmeister mußte seiner Obrigkeit z. B. eine Bürgschaft von 4000 Pfund, der Altdorfer Bestäter zur Sicherheit des Sustmeisters eine Kautio n von 1500 Pfund leisten. Vgl. Kaufhausordnung der Stadt Zürich, 1834; Revidierte Kaufhausordnungen der Stadt Luzern, 1835 und 1849 (St.A.L., Pars V); Sust- und Paßordnung des Kantons Uri, 1804; Legge sulle dogane cantonali, 1815, 1818, 1824.

¹³⁹ Gutachten der Luzerner Kaufmannschaft über die Spedition am Gotthard, 25. Sept. 1800; St.A.L., No. 1642 — Es sind Beispiele bekannt, wo Waren länger

«zuwartende Disposition» halten, d. h. die Produkte, für die er im Augenblick, da sie transportiert wurden, noch keinen Käufer hatte, in einer der Susten niederlegen und, wenn dann der Abnehmer gefunden war, von dort aus an den Bestimmungsort dirigieren; dadurch ersparte er sich oft unnütze Transportkosten und großen Zeitverlust¹⁴⁰. Diesen kaufmännischen Aspekten trugen die Bestimmungen über die Sustgebühren Rechnung, insofern der Tarif das Recht auf freie Lagerung der Waren bis zu 14 Tagen deckte, während bei längerer Lagerung ein spezielles Lagergeld zu entrichten war¹⁴¹. Bei der Gewährung dieser 14tägigen Frist hatten die Obrigkeiten übrigens kaum nur an die Vorteile des handelnden Publikums gedacht, sondern ebenso sehr daran, daß es beim Mangel an Transportmitteln oft schwierig war, die Güter sofort zu befördern, weshalb man sie in den Susten liegen lassen mußte.

Der Gütertransport über das Gebirge war ein schwieriges und gefährvolles Unternehmen, das in mancher Hinsicht eine genaue Kontrolle erheischte, insbesondere auch über die Vollständigkeit des Transportgutes. Die Sust war der geeignetste Ort, wo eine solche Kontrolle vorgenommen werden konnte. Deshalb — wahrscheinlich aber ebenso sehr aus fiskalischen Gründen — wurden alle Waren dem *Sustzwang* unterworfen. Gleichgültig ob eine Warenballe in der Sust niedergelegt wurde oder nicht: in allen Fällen war die Sustgebühr zu entrichten¹⁴². Somit waren die Sustgebühren zugleich auch noch Kontrollgebühren. Den Sustzwang übte Uri seit alters her aus. Als sich im Jahre 1701 Schwyz beklagte, seinen Angehörigen falle das Sustgeld für Kaufmannswaren in Flüelen, auch wenn diese nicht in die Sust gelegt würden, äußerst beschwerlich, erwiderte Uri, daß dies durch die Jahrhunderte alte Sustordnung festgelegt sei. Uri habe sogar 1576 aus nachbarlicher Freundschaft den Schwyzern den Weinzoll erlassen in der Meinung, es würde dann alle Zölle, Sust-

als 1 Jahr in der Andermatter Sust lagerten, bis sie der Besitzer nach Aufforderung der Zoll- und Paßkommission herauslöste; Protokoll vom 9. und 23. Jan. 1843.

¹⁴⁰ Die Firma Alioth & Co. in Basel richtete 1844 an die Urner Zoll- und Paßkommission die Anfrage, ob Uri ihr für Strusi, die sie in Altdorf zu lagern gedächte, eine Ermäßigung des Lagergeldes bewilligen würde, wenn die von Neapel kommenden Strusi anstatt über Marseille und Frankreich über den Gotthard bezogen würden; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 22. Okt. 1844.

¹⁴¹ «Die Colli, so auf Begehren mehr als 14 Tage in der Hauptniederlage lagern, bezahlen wöchentlich 1 Rp. Lagergeld»; Sust- und Paßordnung des Kts. Uri, 1804, St.A.L., No. 1642. Ferner: Legge sulle dogane cantonali, 1818, Tit. III; Bull. off., vol. II, pag. 49 ff.

¹⁴² «Nach der Sustordnung (des Kts. Uri) müssen in der Altdorfer Sust seltenerweise nicht nur die in der Sust niedergelegten, sondern auch die Waren verstustgelt werden, welche unaufgehalten transitieren oder auch von Krämern auf dem Markt feilgehalten werden», berichtet ein Memorial über die schweizerischen Zollverhältnisse, 1810; B.A.B., No. 516, S. 100.

und Weggelder um so fleißiger bezahlen¹⁴³. Trotz vielfacher Beschwerden hielt Uri an der hergebrachten Uebung fest¹⁴⁴ und bestimmte in der Sustordnung von Flüelen (um 1775) aufs neue: «Wer mit Kaufmannschaft fürführt und keine Sust braucht, soll trotzdem dem Sustgeld verfallen sein»¹⁴⁵. Ähnliche Rechte besaßen die in den Landvogteien im Tessin gelegenen Susten, wobei die regierenden Länder nicht vergaßen, hinsichtlich der Sustgebühren, wie auf andern Gebieten, sich einige Privilegien zu sichern¹⁴⁶.

Der Sustzwang dauerte auch im 19. Jahrhundert ungeschmälert fort. Im Mai 1802 versammelten sich in Altdorf Abgeordnete der Handlungskomitees von Luzern, Uri und Bellinzona und der Gemeinden Luzern, Altdorf, Airola und Bellinzona zu einer Besprechung der künftigen Organisation des Fuhr- und Speditionswesens am Gotthard, wobei beschlossen wurde, daß die Speditionsgüter nur durch die öffentlichen Niederlagen spedierte werden dürften und daß es niemandem gestattet sei, Güter nach Willkür zu versenden¹⁴⁷. Dem Sustzwang unterlagen sämtliche Transitgüter, die von den Paßanwohnern auszuführenden Landesprodukte wie Käse usw., wie auch das für die eigene Nahrungsmittelversorgung eingeführte Korn, Reis usw.¹⁴⁸. Infolgedessen waren einzig die im Innern des Kantons zirkulierenden Landesprodukte davon gänzlich befreit¹⁴⁹. Die Getränke, hauptsächlich Wein und Brantwein, waren der Pflicht der Sustbenutzung enthoben, z. T. wegen ihrer für die Lagerung ungeeigneten Verpackung und zum andern aber auch, um die Sustbeamten vor der Versuchung zu bewahren, gelegentlich unerlaubte Kostproben zu nehmen; trotzdem mußten sie aber in der Sust zur Entrichtung der Sustgebühr vorgewiesen werden¹⁵⁰. In dieselbe Kate-

¹⁴³ Eidg. Abschiede, 6, 2, I, S. 943.

¹⁴⁴ Daran vermochten auch die gutnachbarlichen Schwyzer nichts zu ändern, als ihr Ratsherr Anton Styger sich darüber beschwert hatte, daß die Urner von ihm verlangt hätten, er müsse seine Kässpälen in die Flüeler Sust legen, von wo aus sie dann durch die Faktoren weiter spedierte würden. Die Antwort Uris lautete, daß man von der errichteten Säumerordnung keineswegs abweichen werde; Eidg. Abschiede 1744, 7, 2, I, S. 25.

¹⁴⁵ B.A.B., No. 517. Eine ähnliche Verordnung kennen wir auch für die Sust in Ursern. In einem vom Talrat erlassenen Mandat vom 29. Dez. 1755 heißt es: «Die Schlitten Knecht sollen alle wahre, so vom gottert geführt wird, in die gewöhnliche sust legen . . .»; Sammlung Friedrich Gisler, Altdorf.

¹⁴⁶ Ueber Streitigkeiten betr. den Sustzwang in Magadino 1717, vgl. Eidg. Abschiede, 7, 2, II, S. 973, 1151 und 7, 2, I, S. 1102—04.

¹⁴⁷ Konferenzprotokoll; B.A.B., No. 2671, S. 113 ff. Die genau gleiche Bestimmung enthalten die Sust- und Paßordnung des Kts. Uri, 1804, wie auch das Tessiner Doganengesetz, 1818.

¹⁴⁸ Landratserkenntnis 1808; Alt Landbuch von Uri, Bd. I, Art. 186.

¹⁴⁹ Der Kanton Tessin gewährte im Doganengesetz 1818 (Art. 4) außerdem einigen andern Artikeln wie Kohle, Ziegelsteinen, Kalk, Geflügel und andern Eßwaren dieselbe Begünstigung, wenn sie nicht mehr als 50 Pfund wogen.

¹⁵⁰ Sust- und Paßordnung des Kts. Uri, 1804, Art. 26; ferner: Tessiner Doganen-

gorie der nur gebührenpflichtigen Artikel gehörten feuer- und explosionsgefährliche Waren wie Pulver, Vitriolöl, Aetzwasser, Terpentin usw.¹⁵¹. Schließlich gab es noch eine dritte Gruppe von Waren, die eine partielle Sustzwangbefreiung genoß: die Direkt- oder Eilgüter. Diese unterlagen nur in den Hauptsusten von Altdorf und Bellinzona der allgemeinen Ordnung, hatten aber gegenüber den dazwischen liegenden Filialsusten keine Verpflichtung¹⁵².

In Vollziehung des schweizerischen Zollgesetzes beschloß der Urner Regierungsrat, auf Vorschlag der Post- und Transitkommission, im Januar 1850: Der Bezug der verbindlichen Kaufhausgebühren hört mit künftigem 1. Februar auf, doch bleiben die Susten als unverbindliche Anstalten zum Lagern und fürs Wägen der Kaufmannswaren unter Aufsicht und Garantie der Regierung fortbestehen; wer die Waren nicht in den Susten unterbringen will, ist verpflichtet, dieselben nicht im Freien liegen zu lassen, sondern ist bei der vom Fuhrreglement bestimmten Buße gehalten, diese in einem guten Lokale unterzubringen; die Ueberwachung dieser Verordnung besorgt weiterhin die Post- und Transitkommission¹⁵³. Dem Kanton Uri um zehn Jahre vorausgeeilt war hierin der Kanton Tessin. Nach der Annahme des neuen, von einer liberalen Regierung ausgearbeiteten Zollgesetzes im Jahr 1840 wurde die Benützung der Doganen den Kaufleuten freigestellt¹⁵⁴.

In direkter Verbindung mit dem Sustzwang stand der Waagzwang. Eine gewissenhafte Gewichtskontrolle sei das beste Mittel «zur Sicherung des Transitgutes und zur richtigen Beziehung des Zolles», urteilte die Luzerner Handelskammer, als sie über die Notwendigkeit einer allgemeinen Waagpflicht in Altdorf befragt wurde¹⁵⁵. Natürlich sympathisierte auch der Staatssäckelmeister mit dieser Ansicht, erhielt doch seine ohnehin nie reichlich gesegnete Kasse in Form der Waaggebühren um so größern Zuschuß, je umfassender der Waagzwang war. Bereits am 19. September 1800 erließ

gesetz 1818, Art. 4. Hingegen hatte das Doganengesetz von 1815 eine generelle Sustpflicht stipuliert, die keinerlei Ausnahmen kannte. Unmittelbar nach dessen Erlaß gab Uri in einem Kreisschreiben an die Kantone Schwyz, Basel, Zürich und Aargau seiner Entrüstung darüber Ausdruck, daß Wein und Branntwein im Gegensatz zu früher nun auch im Kanton Tessin den Sustgebühren unterworfen seien (und auch in den Susten abgeladen werden sollten); St.A.L., No. 1642, und St.A.Z., L 51. 2, No. 37.

¹⁵¹ Ueber Projekte für den Bau von Pulverhäuschen in Bellinzona 1789 und Flüelen 1846 vgl. Eidg. Abschiede, 8, S. 610, und Protokoll der Zoll- und Paßkommission vom 12. Mai 1846.

¹⁵² Protokoll der Konferenz zwischen Uri, Tessin und Luzern in Altdorf, Nov. 1804; St.A.L., No. 1642. Vgl. auch: Anm. 150.

¹⁵³ Protokoll der Post- und Transitkommission, 24. und 26. Jan. 1850.

¹⁵⁴ Vgl. Weinmann E., Geschichte des Kantons Tessin in der spätern Regenerationszeit 1840—1848, S. 13.

¹⁵⁵ B.A.B., No. 2671, S. 1.

die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten eine neue Waagordnung für die Sust in Altdorf, wodurch der Waagmeister verpflichtet wurde, alle in Flüelen zollpflichtigen Waren zu wägen und von jedem Zentner Transitgut drei Rappen Waaglohn zu beziehen; zur Kontrolle und Aufdeckung von Defraudationen sollte alle zwei Monate das Waagregister von Altdorf mit dem Zollregister von Flüelen verglichen werden¹⁵⁶. Ueber diesen allgemeinen Waagzwang, insbesondere wegen der damit verbundenen Gebühr, gerieten die Handelsleute von Altdorf in Harnisch. Sie behaupteten in einer Beschwerdeschrift, die durch die Munizipalität von Altdorf unterstützt wurde, daß sie laut verschiedenen Briefen — der älteste datiere aus dem Jahre 1646 — ihre aufgekauften Transitwaren bis jetzt immer selber abgewogen hätten und deshalb die neue Ordnung nicht anerkennen könnten¹⁵⁷. Trotz dieses Widerstandes¹⁵⁸ blieben die verantwortlichen Organe auf dem Standpunkt, daß eine allgemeine Waagpflicht im Interesse des Kaufmanns liege. Die Altdorfer Konferenz vom Mai 1802 bestimmte als Punkt 12, daß Altdorf und Bellinzona obligatorische, Hospenthal und Airolo fakultative Waagorte seien und senkte zugleich die Waaggebühr um einen Drittel. Wenn nun also die Transitware in Altdorf eintraf, mußte sie auf jeden Fall gewogen werden, gleichgültig, ob dies schon in Basel und Luzern oder nirgends geschehen war; Bellinzona prüfte dann an Hand des Altdorfer Waagscheines die Vollständigkeit der Sendung; das gleiche Verfahren galt in umgekehrter Richtung. In den meisten Fällen wurde die Verpackung mitgewogen, bei Nettogewicht kam ein höherer Waagtartar zur Anwendung.

Das Konkordat, das im Oktober 1826 von den Kantonen Tessin, Uri, Luzern, Solothurn und Basel in Altdorf zwecks Erleichterung des Frachtfuhrwesens auf der Straße von Basel bis an die italienische Grenze gegründet wurde, bestimmte als obligatorische Waagorte: Basel, Luzern, Flüelen, Magadino, Lugano und Chiasso¹⁵⁹. Allein der Versuch, Flüelen, wo die Waren ja sowieso umgeladen werden mußten, an die Stelle von Altdorf zu setzen, fand bei der Altdorfer Regierung einstweilen wenig Verständnis¹⁶⁰; erst der Konferenz der

¹⁵⁶ B.A.B., No. 2670, S. 110.

¹⁵⁷ B.A.B., No. 2670, S. 112 (datiert vom 9. Dezember 1800).

¹⁵⁸ Nach einem Schreiben des Präsidenten der Verwaltungskammer des Bezirkes Uri an Küpfer, Chef der Abteilung für Mauthen und Zölle in Bern, soll «die Waagordnung von Altdorf seit einiger Zeit nicht mehr streng beobachtet und wenig Waare mehr dort gewogen werden», was dem Staat die Einkünfte schmälere (6. Mai 1802); B.A.B., No. 2671.

¹⁵⁹ Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1644.

¹⁶⁰ Der Urner Landrat erließ am 13. Dez. 1838 eine neue Verordnung über den Bezug der Sustgebühren mit folgendem Inhalt: In der Regel muß alles Transitgut in der Kantonsust in Altdorf gewogen werden und die gesetzliche Sustgebühr entrichten. An den Grenzzollstätten Flüelen und Hospenthal werden nur die-

Konkordatskantone vom Februar 1842 in Luzern gelang es, Uri dazu zu bewegen, daß von nun an sämtliche Transitwaren in Flüelen abgewogen und endgültig aufgeladen werden durften¹⁶¹. Dadurch gab man faktisch den Waagzwang auf und anerkannte die von einer fremden Sust aufgenommenen Gewichte.

Wie im Kanton Uri unterlagen auch jenseits des Gotthards die Transitgüter dem Waagzwang, und zwar bis 1815 allgemein in Bellinzona oder in einer der Grenzsusten und seit dem Doganengesetz von 1815 generell beim Eintritt in den Kanton Tessin. Die Waagegebühr betrug 1 Soldo per Collo¹⁶².

Zusammenfassend ist zu sagen, daß der Waagzwang allgemein zweierlei Funktionen erfüllte: auf der einen Seite ermöglichte er eine Vollständigkeitskontrolle der Warensendungen, auf der andern aber verhalf er dem Staat zur Erhöhung der Rentabilität der Susten¹⁶³.

Die einzelnen Susten

Eine Hauptstation im Güterverkehr über den Gotthard war naturgemäß Flüelen. Dieser Ort, der von Norden her einzig auf der Wasserstraße erreicht werden konnte, da es noch keine Axenstraße gab, war der große Warenumschnitzplatz. Hier löschten alle Schiffe, von den Gestaden des Vierwaldstättersees herkommend, ihre Frachten, und von hier aus übernahmen sie die auf der Landstraße hertransportierten Güter. Diese verkehrspolitische Lage verlangte dringend nach einer Sust. So ist es auch nicht zufällig, wenn die älteste Nachricht vom Bestehen einer Sust am Gotthard aus Flüelen stammt, dessen Lage die Habsburger schon mindestens anfangs des 14. Jahr-

jenigen Waren gewogen, welche zum Ausgang aus dem Kanton bestimmt sind und mit keinem Ladbrieft von der Kantonsust versehen daselbst ankommen; Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 109.

¹⁶¹ In Vollziehung des Landratsbeschlusses vom 28. Juni 1842 betr. das Wägen und Umladen der Waren in Flüelen und Altdorf macht die Zoll- und Paßkommission bekannt: Alle Waren, welche über den See her in Flüelen anlangen und nicht mit den vorgeschriebenen Ausweisschriften versehen sind, sollen in der Sust in Flüelen gewogen und von derselben aus mit Ladbrieften begleitet werden, die dann in der Sust Altdorf zur Vergleichung mit der Ladung, zur Kontrollierung und Visierung vorgewiesen werden müssen. Die ohne einen von der Sust Altdorf visierten Ladbrieft in Andermatt vorbeigehenden Waren wird der dortige Sustbeamte wägen. Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 23., 26. Aug. 1842.

¹⁶² Die Warencolli unterlagen also auch im Kt. Tessin nur einmal dem Waagzwang und nicht, wie gelegentlich vermutet wurde, in 5 oder 6 Doganen; vgl. Repetitorium der Eidg. Abschiede 1813—48, I, 1033; ferner: Gagliardi, Geschichte der Schweiz, Bd. III, S. 1271.

¹⁶³ Daß die Waagegebühren nicht selten Zollcharakter trugen, beweisen die eidg. Grenzgebühren, die von 1816 an unter dem Namen «Waagegebühr» erhoben wurden; vgl. Rupli W., Zollreform und Bundesreform in der Schweiz 1815—1848, S. 29.

hundreds zur Erhebung eines Zolles veranlaßt hatte. Durch Kauf und Verpfändung seitens der Reichslehenbesitzer war Uri in den folgenden Jahrzehnten in den endgültigen Besitz von Zoll und Sustrecht gelangt¹⁶⁴.

Mit der Zeit verlor die Flüeler Sust merklich an Bedeutung infolge der Einrichtung eines Niederlagshauses im benachbarten Altdorf. Nach der um 1770 erlassenen Sustordnung stand Altdorf ebenbürtig an der Seite Flüelens¹⁶⁵. Während der Helvetik machte diese Verschiebungstendenz keine weiteren Fortschritte. Aber mit dem Bau des neuen Sustgebäudes in Altdorf, das 1805 fertig gebaut war, blieb die Flüeler Sust zur Hauptsache nur noch Zollamt, während das Sustrecht an Altdorf überging. Wie Berichte über das Transitwesen¹⁶⁶ erwähnen, war die Sust von Flüelen Eigentum des Staates und mußte auch von diesem instandgehalten werden¹⁶⁷. Die Funktionen des Sustmeisters übte hier der Zollbeamte aus, und zwar ohne Lohn; dafür hatte er auch keine Kontrollbücher über Ein- und Ausgang der Waren zu führen und war ohne jede Verantwortung gegenüber dem Sustgut. Als im Herbst 1800 die Verwaltungskammern der Kantone Luzern und Waldstätten und die Luzerner Handelskammer ein Jahr später diese Uebelstände rügten, erklärte sich die Gemeinde Flüelen sofort bereit, diese Mängel durch Einsetzung eines verantwortlichen Sustmeisters zu beheben. Allein die Ohnmacht der waldstädtischen Regierung im Verein mit dem scheinbar geringen Interesse der Altdorfer Bezirksregierung selbst an einer Verbesserung der Verhältnisse in Flüelen bewirkte, daß alles beim alten blieb. Erst nachdem Uri 1803 seine Souveränität wieder erlangt hatte, wurde die Behandlung der Sustfrage in Flüelen ernsthaft in Angriff genommen. Nach einer neuen Beschwerde der Luzerner Handelskammer im Herbst 1803, in Flüelen würden keine Kontrollbücher geführt, den Schiffleuten für die abgegebenen Güter keine Empfangsscheine ausgestellt, und überhaupt seien die Waren dort großer Gefahr ausgesetzt, antwortete die Regierung Uris anfangs Januar 1804, «zur größern Sicherheit der Waren» gedenke man in Altdorf eine obrigkeitliche

¹⁶⁴ Vgl. Bannwart P., Der Reichszoll zu Flüelen im Lande Uri 1313–1427, in *Geschichtsfreund*, Bd. I, S. 14 ff. und S. 323 ff.

¹⁶⁵ «Was die zwei Susten von Altdorf und Flüelen belangt: sie sind nur als eine Sust zu verstehen».

¹⁶⁶ Gutachten des Kts. Waldstätten über das Transportwesen des Gotthardpasses, 23. Nov. 1800, und: Bericht von Jos. Meyer über das Speditionswesen auf der Gotthardstraße, 5. Nov. 1800; St.A.L., No. 1642.

¹⁶⁷ Das Urner Wochenblatt vom 11. Jan. 1844 gibt den Inventurwert der Sust in Flüelen für den Bezirk Uri mit 5000 gl. an.

Das Erdgeschoß der Sust war in 3 Teile aufgeteilt, damit die Waren «nach der Nation gesondert» magaziniert werden konnten. Diese Unterscheidung «nach der Nation» erfolgte in Anlehnung an den Zolltarif, dessen Ansätze verschieden hoch waren, je nachdem die Güter einem Landmann, einem Eidgenossen oder einem Nichteidgenossen gehörten.

Sust anzulegen¹⁶⁸. Nach der Ausführung dieses Planes mußten alle durch die Schiffe nach Flüelen gebrachten Waren sofort in die Altdorfer Sust abtransportiert werden; einzig wenn nicht genügend Transportmittel vorhanden waren, durften die Güter kurze Zeit in Flüelen gelagert werden¹⁶⁹.

Altdorf. In Altdorf besaßen die Altdorfer und Ursener Speditoren bis anfangs des 19. Jahrhunderts ihre eigenen Magazine und bedienten sich nicht der öffentlichen Sust¹⁷⁰. Als 1799 der größte Teil dieser Lagerstätten dem großen Brande zum Opfer fiel, räumte man den Speditoren das eine Viertelstunde außerhalb des Dorfes gelegene Kornhaus zum persönlichen Gebrauche ein¹⁷¹. Nachdem aber 1801 die helvetische Sustordnung und in Anlehnung an diese die Altdorfer Konferenz von 1802 grundsätzlich den Sustzwang für alle Speditionsgüter festgelegt hatten, mußte man sich in Altdorf allmählich mit dem Gedanken befassen, die zahlreichen Privatsusten aufzuheben und durch eine allgemeinverbindliche Kantonsniederlage¹⁷² zu ersetzen. Nun begann eine ausgedehnte und z. T. leidenschaftlich geführte Diskussion um deren Standort: Altdorf oder Flüelen? Zweifellos sprachen verkehrspolitische Erwägungen zugunsten Flüelens. Wie die Luzerner Stadtverwaltung der Urner Regie-

¹⁶⁸ Nach einem Schreiben der Stadtverwaltung Luzern an den Kleinen Rat, 30. Jan. 1804; St.A.L., No. 1642.

¹⁶⁹ Am 3. Juni 1823 schrieb Uri an den eidgenössischen Zollrevisor, die Sust in Flüelen sei nur mehr eine einstweilige Niederlage, und es werde daselbst gar keine Sustgebühr mehr bezogen; B.A.B., No. 1745 — «Da sich im Laufe der Zeit allerhand Mißbräuche im Gebrauch der Sust in Flüelen eingeschlichen haben, namentlich sollen über den See herkommende Kaufmannswaren, vor allem Käse, in der bloß zum Umladen nicht aber zum Lagern bestimmten, noch viel weniger dazu sich eignenden Filialsust in einem solchen Maße sich anhäufen, daß dadurch sowohl der für die Verrichtung des Zollers wie auch der für das Umladen erforderliche Raum ganz eingenommen werde», erließ die Zoll- und Paßkommission am 18. März 1839 eine Verordnung, in der festgelegt wurde, daß die nach Altdorf gehenden Güter höchstens 3 Tage, die zur Ausfuhr über den See bestimmten Waren aber höchstens 8 Tage in Flüelen gelagert werden dürfen (ausgenommen in einigen Sonderfällen); Protokoll der Zoll- und Paßkommission, und Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 113 ff.

¹⁷⁰ Gerade dies sei ein großer Uebelstand, meinte das Luzerner Handlungskomitee 1802. Den Säumern werde gestattet, die Waren während der Nacht hinzulegen, wo sie wollten; wenn man Glück habe, würden sie in Privatställen oder -kellern niedergelegt, wo sie aber auch gar oft durch Feuchtigkeit verdorben oder von den Besitzern der Gebäude mit aller Bequemlichkeit um ein Beträchtliches vermindert würden; St.A.L., No. 1642.

¹⁷¹ Uebersicht über die Niederlagshäuser an der Straße nach Italien in den Bezirken Altdorf und Andermatt, 8. September 1800; B.A.B., No. 2670, S. 101.

¹⁷² Die «Fuhr- und Speditionsordnung für den Warentransport über die Bergpässe des Gotthards und Bündens» verlangte, daß «Hauptniederlagen» errichtet werden an den Orten, «wo die Paßordnung aufhört und anfängt», sowie «Zwischenniederlagen», wo es nötig befunden wird; Aktensammlung der Helvetik, Bd. VIII, S. 532 ff.

rung zu bedenken gab, besaß Flüelen bereits ein vorteilhaft gelegenes Sustgebäude, das mit geringen Kosten ausgebessert und wenn nötig erweitert werden könnte; zudem sei Flüelen naturbedingter Warenumschlagplatz und Zollstation. Wenn aber die Waren in Altdorf zum Abladen gezwungen würden, so unterlägen sie einmal mehr der Gefahr der Beschädigung und vor allem erlitt die Spedition eine merklche Verzögerung¹⁷³. Auf diese Argumente trat die Regierung Uri gar nicht ein. Sie wollte die Sust, das «Haupttriebwerk der Spedition», in Altdorf wissen, wo sie am besten von der Regierung beaufsichtigt, die nachlässigen Fuhrleute schleunigst zur Ordnung gewiesen und dem willkürlichen Benehmen der Speditoren Schranken gesetzt werden konnten. Die Speditoren, Handelsleute und Gewerbetreibenden von Altdorf unterstützten das Projekt ihrer Obrigkeit: Ueberfluß an Fourage, langjährige Erfahrung im Fuhr- und Speditionswesen, Altdorf als Sitz der meisten Speditions Häuser, Mittelpunkt der Handwerker waren für sie die Kampfmomente¹⁷⁴. Heftig protestierten hingegen die Kaufleute des Urserntales beim Finanzministerium in Bern. In erster Linie verurteilten sie den allgemeinen Sustzwang überhaupt, der wieder einmal mehr ein Beweis der «angeborenen Unterdrückungssucht» der Urner gegen ihre Säumer und Kaufleute liefere; wenn aber schon eine Hauptsust gewählt werden müsse, dann in Steg oder im schlimmsten Falle noch in Flüelen¹⁷⁵. Bei der endgültigen Entscheidung zugunsten Altdorfs dürften gewisse hauptörtliche Interessen den Ausschlag gegeben haben. Wir müssen wissen, daß einerseits die Altdorfer Händler, Gastwirte usw. eine stattliche Zahl von Vertretern im Landrat sitzen hatten und anderseits Uri soeben seine seit 1798 schmerzlich vermißte Souveränität zurückerhalten hatte, was der Regierung erlaubte, alles in eigener Kompetenz zu beschließen. Die unnahbare Haltung Uri in dieser Sache kommt denn auch in folgendem Satze, den es an Luzern

¹⁷³ Korrespondenzen, Jan./Febr. 1804; St.A.L., No. 1642.

¹⁷⁴ Schreiben der Speditionsfirma Muheim & Co. an die Luzerner Handelskammer vom 20. Mai 1802; St.A.L., Pars V. — Muheim meinte zudem, daß die Verlegung der Warenniederlage nach Flüelen ein neues Unglück heraufbeschwören würde, ähnlich wie vorher der Brand und der Krieg, und daß es eine große Ungerechtigkeit gegenüber jenen wäre, die sich mit viel Mühe wieder ein neues Haus hergerichtet hätten, um durch die Vorteile, die ihnen der Paß gewähre, wieder zu etwas zu kommen.

Auch das Altdorfer Handlungskomitee (im Namen der Karrer und Säumer von Altdorf) sowie die Bürgerschaft des Hauptortes (diese in einem von 53 Unterschriften von Händlern, Handwerkern, Wirten usw. versehenen Schreiben) warben beim helvetischen Finanzminister für ihre Sache (Mai 1802); B.A.B., No. 2671, S. 103 ff.

¹⁷⁵ Bemerkungen der Munizipalität und der Kaufmannschaft von Ursern über die neue Organisation der öffentlichen Warenniederlagen; B.A.B., No. 2671, S. 59 ff. — Das helvetische Finanzdepartement fügte diesem Schreiben bei, daß es auf die Beschwerde Urserns nicht eintreten werde, da sie «auf Lokalgeist und Leidenschaft begründet» sei (S. 88).

schrieb, deutlich zum Ausdruck: «Wer will dem Stand Uri das Recht streitig machen, wenn er es für gut findet, die Waren in Altdorf in eine obrigkeitliche Douane legen und dadurch gute Ordnung abhalten zu lassen? Wer wird dazu eine Befugnis haben^{176?}» So beschloß die Landsgemeinde von 1804 auf Antrag des Landrates, daß in Altdorf eine «allgemeine Sust» sein sollte¹⁷⁷ und bewilligte den Kredit für den Bau eines neuen Sustgebäudes, das 1804/05 mit einem Kostenaufwand von 8 889 Gulden erstellt wurde¹⁷⁸.

Trotzdem Ordnung und Einrichtung dieser Sust stets als muster-gültig bezeichnet wurden, blieb sie während der ganzen ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nie längere Zeit von Anfechtungen seitens fremder Kaufleute, vor allem der Luzerner, verschont. Immer wieder mußte sie sich den Vorwurf gefallen lassen, daß sie die Spedition verzögere. Hartnäckig wies Uri aber alle Versuche der Beeinträchtigung des Altdorfer Sustrechtes zurück.

U m l a d e s t a t i o n S t e g. Von Flüelen durch die Reußebene bis Amsteg war die Straße schon vor 1800 mit Fuhrwerken befahrbar, die Fortsetzung bildete der von hier aus ansteigende Saumweg. Steg war also der Ort, wo die Transportgüter von den Karren und Wagen auf die Saumtiere umgeladen werden mußten. Und gerade an dieser Stelle gab es durch all die Jahrhunderte hindurch keine eigentliche Sust. Der Grund dazu dürfte in der Organisation der frühern Teilergenossenschaften zu suchen sein; wahrscheinlich scheute man später die Kosten für einen Sustbau. Diese und andere Gründe, denen wir hier nicht weiter nachgehen können, mögen das Fehlen einer Sust in Steg erklären. Vom verkehrstechnischen Standpunkt aus wäre denn auch eine öffentliche Niederlage in Steg bestimmt nützlicher gewesen als in Altdorf.

Diejenigen Güter, die von Steg aus nicht sofort weitertransportiert werden konnten, mußten in Privathäusern und Ställen untergebracht werden. Damit wurde gerade das befohlen, was eine sorgfältige Ueberwachung des Warentransportes an dieser wichtigen Umladestation verunmöglichte. Anläßlich der Reorganisation des Fuhr- und Speditionswesens anfangs des 19. Jahrhunderts suchte manche Stimme aus Luzern, Ursern oder aus dem Tessin die Notwendigkeit einer Sust in Steg nachzuweisen¹⁷⁹, ohne jedoch mehr als ein Achselzucken bei den Urnern auszulösen. In den spätern Jahren, als die

¹⁷⁶ Schreiben vom 4. Febr. 1804; St.A.L., No. 1642.

¹⁷⁷ Alt Landbuch von Uri, Art. 234.

¹⁷⁸ Kantonsrechnung 1805; St.A. Uri.

¹⁷⁹ Ein Luzerner Expertenbericht über das Fuhrwesen am Gotthard vom 5. November 1800 sagt: In Steg sollte unbedingt eine Warenniederlage errichtet werden, denn es geschehe öfters, besonders im Winter, daß hier die Waren sich so anhäuferten, daß sie 10 und mehr Tage in Ställen liegen blieben; gewiß würde die Gemeinde Steg auf ihre Kosten ein Warenlager erbauen, wenn die Urner Regierung sie eines Vorteiles versichern würde; St.A.L., No. 1642.

Gotthardstraße über Steg hinaus fahrbar war, bedauerte man das Fehlen einer Sust deshalb, weil von hier aus schwere Ladungen wegen des sofort ziemlich stark ansteigenden Weges nur in kleinere Quanten aufgeteilt weiterbefördert werden konnten; dazu war wiederum das Umladen notwendig.

Ursern (= Andermatt) und Hospenthal¹⁸⁰. Die Sust in Ursern diente zu Anfang des 19. Jahrhunderts ausschließlich dem Winterverkehr. Zu dieser Jahreszeit stellte die Gemeinde Andermatt einen Teil ihres Gemeindehauses zur Verfügung und ernannte einen Sustaufseher, der von jedem in der Sust eintreffenden Saum Waren 4 Schilling als Lohn beziehen durfte. Im Sommer und Herbst hingegen blieb diese Sust geschlossen, und «jeder mußte für seine Waren selbst sorgen»¹⁸¹. Die Altdorfer Konferenz vom Mai 1802 gab sodann Andermatt zusammen mit Airola den Rang einer Hauptzwischen-niederlage, wodurch das bisher nur Saisonmäßige zur dauernden Einrichtung wurde. Seither waren die meisten Transportgüter auch in Ursern dem Sustzwang unterworfen¹⁸². Ab 1839 besorgte Ursern auch das Abwägen der im Kanton Uri bisher noch nicht gewogenen Waren an Stelle von Hospenthal, das ja ursprünglich als Waagort bestimmt war¹⁸³, dessen Zollhaus sich dafür aber als ungeeignet erwies¹⁸⁴. Ähnlich wie das Verhältnis der Susten von Flüelen und Altdorf den einsichtigen Verkehrspolitikern ein Dorn im Auge war, so bildete auch das Nebeneinander der Niederlagen von Andermatt und Hospenthal (dieses war aber mehr Zollstation wie Flüelen) Gegenstand der Kritik. Besonders seitdem die Verkehrspolitik am Gotthard nicht mehr allein von den Paßkantonen betrieben werden konnte, sondern nach dem Straßenbau unter den Einfluß des Gotthardkonkordates geriet, wurden wiederholt Stimmen laut, die im

¹⁸⁰ Bis ins 18. Jahrhundert hinein war Göschenen ebenfalls Niederlagsort gewesen. Die Reisteilordnung von 1701 spricht mehrmals von der Sust in Göschenen. Im 19. Jahrhundert hingegen war dieser Ort nur noch einmal offizieller Umladepunkt. Als nämlich die Gotthardstraße bis Göschenen, aber noch nicht weiter hinauf, fahrbar war, mußten hier die Waren auf Saumpferde umgeladen werden. Daneben war Göschenen aber auch im 19. Jahrhundert zweifellos in manchen Fällen der Ort, wo schwere Ladungen in leichtere umgeladen und durch die Schöllenen weiterbefördert wurden.

¹⁸¹ Gutachten des Kts. Waldstätten über das Gotthardtransitwesen, 23. Nov. 1800; B.A.B., No. 2670, S. 118 ff.

¹⁸² Die Handelsleute und Speditoren in Ursern sollen ungeachtet der eingeführten freien Konkurrenz in Speditions- und Fuhrwesen gehalten sein, ihre Transitgüter weiterhin dem Sustmeister in Andermatt ordentlich einzugeben und die Sustgebühr und den Zoll entrichten. Landratsbeschluß vom 25. Okt. 1834; Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 89.

¹⁸³ Siehe Seite 51.

¹⁸⁴ Solange die Sust in Andermatt besteht, wird die im Namen des Zollamtes Hospenthal die Verrichtung des Wägens versehen und die benannten Gebühren nachbeziehen; Zoll- und Paßordnung 1838, Art. 7. in: Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 104 ff., ferner in: Wochenblatt von Uri, No. 1, 3. Jan. 1839.

Interesse der Vereinfachung und Verbilligung des Verkehrsbetriebes die Vereinigung der beiden Susten forderten. Unter ihrem Druck erklärte sich Uri 1842 zu dieser Maßnahme bereit¹⁸⁵. Ein Jahr später erhob die Landsgemeinde den entsprechenden Antrag zum Beschluß, die Standortsfrage dem Landrat zum Entscheid überlassend. Dieser wählte, nachdem er Vor- und Nachteile für diesen und jenen Ort erwogen und die ausführlichen Bewerbungsschreiben der beiden in Frage kommenden Gemeinden geprüft hatte, den Grenzzort gegen den Kanton Tessin und gegen die Furka, Hospenthal. Das «Urner Wochenblatt» weiß dazu zu berichten¹⁸⁶, daß die Gemeinde Hospenthal dem Kanton versprochen habe, den Bauplatz, den Sand und die Steine unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Wie wir aus den Akten feststellen, blieb die Vereinigung aber auf dem Papier¹⁸⁷. Erst anläßlich der Einführung des schweizerischen Zollgesetzes 1850 hob der Urner Regierungsrat die Sust Andermatt endgültig auf und kündigte der Gemeinde Andermatt den Pachtvertrag für dieses Gebäude¹⁸⁸. Zwei Jahre nachdem der Urner Regierungsrat der Umwandlung der Sust in Altdorf in eine Kaserne zugestimmt hatte, bot er (1857) das in Hospenthal gelegene Sust- und Zollgebäude, welches, 54 Fuß lang und 30 Fuß breit, in den Stützmauern neu und solid gebaut sei, zum Verkaufe an¹⁸⁹.

G o t t h a r d p a ß h ö h e. Auf der Paßhöhe vollzog sich der Austausch der meisten Transitgüter zwischen den Säumern und Fuhrleuten von Uri und Tessin. Wie hier zum Schutz der Reisenden bei schlechter Witterung ein Hospiz errichtet wurde, dürfte auch im Interesse des Güterverkehrs für ein Warenunterkunftslokal gesorgt worden sein. Wir wissen, daß im Jahre 1775 eine Lawine das Hospiz zerstörte¹⁹⁰. Zwei Jahre später begann die Gemeinde Airolo mit Unterstützung von Geschenken und Legaten den Neubau, welcher aus zwei Stockwerken und zwei Kellern — einer für die Lagerung des Weines und der andere für die Kaufmannsgüter — bestand und von zwei Kapuzinern und einem von der Gemeinde Airolo bestellten Wirt bewohnt wurde. 1799 fiel das Gebäude dem Krieg zum Opfer¹⁹¹.

¹⁸⁵ Protokoll der Konkordatskonferenz vom Februar 1842 in Luzern; St.A.L., No. 1648.

¹⁸⁶ 11. Jan. 1844.

¹⁸⁷ Am 14. Dez. 1846 beschloß die Zoll- und Paßkommission: Zufolge Warenanhäufungen in der Sust zu Andermatt wird der Keller von Alois Christen um einen billigen Zins für 1 Jahr gemietet und dem Alois Simmen für seine Waren zum Gebrauch angewiesen.

¹⁸⁸ Protokoll der Post- und Transitkommission, 26. Jan. 1850.

¹⁸⁹ Amtsblatt von Uri, 22. Aug. 1855 und 15. Sept. 1857.

¹⁹⁰ Ueber die Geschichte des Gotthardhospizes, vgl. Stichler C., Das Hospiz auf dem Gotthard, in Sonntagsblatt des «Bund», 1881, No. 12 ff.

¹⁹¹ «Das Spital und die Nebengebäude auf dem Gotthard sind so ruiniert, daß man glauben könnte, sie seien schon vor hundert und mehr Jahren aus Alterthum

Während der Kanton Tessin sich erst gegen Ende der 1830er Jahre zu einem Neubau des Hospizes entschließen konnte, wurden die Susträume offenbar bald nachher wieder notdürftig benutzbar gemacht; die Verantwortung für die darin untergebrachten Waren lag aber allein auf den Fuhrleuten. Der Vorschlag des helvetischen Finanzministers, daß nach der Ausbesserung der Sust auf dem Gotthard die mittelbare Aufsicht und Verantwortung der Gemeinde Airolo übertragen werden sollte, blieb unberücksichtigt. Die Gotthardpaßhöhe kannte keinen Sustzwang. So erwähnen die beiden Doganenverordnungen von 1815 und 1818 die Gotthardpaßhöhe nur als Ort, wo im Bedarfsfalle eine verantwortliche Niederlage errichtet werden könnte. Mit dem Neubau des Hospizes erhielt der Gotthard zugleich auch neue, genügend große Sustlokalitäten, die unter der Aufsicht eines vom Staate besoldeten Sustknechts (facchino di Dogana) standen. Das alte Gebäude diente danach als Aushilfe, Stall oder Schreinerwerkstatt¹⁹². Anfangs der 1860er Jahre hören wir nochmals von einem Bauprojekt auf der Paßhöhe. Die von verschiedenen Seiten bemängelte Unordnung im Speditionswesen schoben die Speditoren z. T. den Lokalverhältnissen beim Hospiz in die Schuhe und wünschten, da das Umladen dort immer noch üblich war, die Errichtung einer großen Umladehalle, welche ein schnelles und sicheres Umladen der Güter gewährleistete hätte¹⁹³. Doch blieb es beim Projekt.

A i r o l o. Aehnlich wie aus Ursern und Hospenthal haben die geographischen Verhältnisse aus Airolo einen Warenniederlagsort gemacht. Das dazu bestimmte Gebäude hatte aber, sei es wegen beschränkten Raumverhältnissen oder alten Gewohnheiten, stets weit mehr den Charakter einer Zentrale, wo Zoll und Sustgebühr erhoben wurden, als den einer Sust. Die zahlreichen, hier ansässigen Speditoren, besaßen nämlich eigene Privatmagazine, in denen sie die von ihnen übernommenen Warensendungen unterbringen durften, nach-

zerfallen. Die Sust könnte aber mit wenigen Kosten repariert werden; die Mauern sind noch sehr gut, hingegen fehlt es an Thor und Dach»; Expertenbericht über das Speditionswesen auf der Gotthardroute, 5. Nov. 1800; St.A.L., No. 1642.

¹⁹² Expertenbericht über die Bereisung und Untersuchung der Gotthardstraße von Basel bis Magadino, verfaßt von Achilles Bischof von Basel und Ing. Carl Colombara, Tessin, Aug. 1844; St.A.L., No. 1649 — Ueber die Einrichtung des Hospiz-Sustgebäudes erfahren wir daraus folgendes: Die von den Wagen und Schlitten abgeladenen Colli werden zum Schutze vor Nässe und Schmutz bei Regen und Tauwetter in der Sust auf erhöhte hölzerne Lagerplätze, sog. «Brücken», gelegt. Eine Waage in einer Ecke wird wegen ihrer großen Unzuverlässigkeit seit 3 Jahren nicht mehr gebraucht; überhaupt scheine bei der alten Vorliebe für die italienischen Waagen wenig Aussicht zu sein, die Bascule-Waagen einzuführen; immerhin sind zwei gute Handwaagen vorhanden, wobei auf den kleinern Colli bis auf 4 Zentner und auf der größern Stücke bis zu 14 Ztr. gewogen werden können.

¹⁹³ Protokoll der Speditorenkonferenz in Luzern vom 21. Nov. 1864; St.A.L., Pars VIII.

dem Zoll und Sustgebühr bezahlt waren. An dieser Ordnung änderte auch das 1815 erlassene Doganengesetz wenig oder gar nichts, ob schon darin die Spedition der Transitgüter durch die öffentlichen Niederlagen, zu denen man auch Airolo zählte, als obligatorisch erklärt wurde. Eine Beschwerde der Gotthardstände über dieses Gesetz an die eidgenössische Tagsatzung vom September 1816 sagt, daß der Kanton Tessin mit Ausnahme von Bellinzona keine Susten (gemeint sind damit solche Susten, welche der ihr neu zugedachten Aufgabe genügen konnten) besitze und gleichwohl die Gebühren für drei oder vier beziehe¹⁹⁴. Schließlich vereinigten sich die beiden Interessen im Herbst 1817 zu folgendem gütlichem Vergleich: Solange die Gotthardstraße nicht bis Airolo fahrbar ist, sind der Fuhrmann, der direkt fährt, und der Kaufmann, der mit seinen eigenen Pferden führt, nicht gehalten, ihre Waren in der Sust zu Airolo abzuladen, sondern sie lediglich aufnehmen zu lassen und die schuldige Gebühr zu bezahlen; wenn die Güter vom Gotthard her kommen, müssen sie außerdem in Airolo gewogen werden¹⁹⁵. Diese Ordnung wurde über den Zeitpunkt der Vollendung der fahrbaren Straße hinaus verlängert und galt bis zur Aufhebung der obligatorischen Susten im Jahre 1840.

U m l a d e s t a t i o n G i o r n i c o. Dasselbe, was wir von Steg gesagt haben, gilt im wesentlichen auch für Giornico. Durch eine analoge Lage gekennzeichnet, wurde auch hier der größte Teil der Waren von den Lastwagen auf die Saumtiere oder von größeren auf kleinere Wagen umgeladen. Da auch in Giornico eine öffentliche Sust fehlte¹⁹⁶, hatten die Speditoren, hauptsächlich diejenigen von Airolo, hier ihre eigenen Magazine.

B e l l i n z o n a. Bis zum Erlaß des Sustgesetzes von 1815 hatte die Sust Bellinzona in der Südschweiz eine zentrale Stellung in der Organisation des Güterverkehrs inne, die mit derjenigen von Altdorf seit 1804 zu vergleichen ist. Bellinzona war Sammelplatz des Verkehrs vom Gotthard, vom Bernardino, von Lugano und Magadino. Die Sust stand bis 1798 unter der unmittelbaren Aufsicht der III Orte. Diese übergaben die Ausübung des Sustrechts und die Verwaltung der Sust einem oder mehreren «Faktoren», welche das Speditionsmonopol der meisten Transitgüter (mit Ausnahme von Wein, Reis und Käse) besaßen.

Während das Faktorensystem 1815 aufgegeben wurde¹⁹⁷, dauerte der Sustzwang natürlich fort, doch in der Form, daß hier nur mehr

¹⁹⁴ Repetitorium der Eidg. Abschiede 1813—1848, I, S. 1033.

¹⁹⁵ Eidg. Abschiede 1817, S. 189.

¹⁹⁶ Während der Kanton Tessin noch im Doganengesetz von 1815 die Errichtung einer öffentlichen Niederlage in Giornico verlangte, trat er auf Grund des oben zitierten Vergleichs vom Herbst 1817 von diesem Vorhaben zurück.

¹⁹⁷ Uri billigte 1818 die abgeänderte Tessiner Doganenordnung unter der Vor-

eine Sustgebühr zu entrichten war und die transitierenden Waren nicht mehr wie bis anhin abgeladen und gewogen werden mußten¹⁹⁸. Die Sust von Bellinzona hatte aber auch weiterhin eine gewisse Bedeutung, und zwar in dem Sinne, daß Bellinzona Sitz der wichtigsten Speditionshäuser war, welche die ihnen anvertrauten Waren von hier aus an den Bestimmungsort dirigierten, und anderseits Bellinzona immer noch vielfach Endpunkt der Transporttätigkeit der Urner Säumer und Fuhrleute war, wo sie wieder auf Rückladung warteten.

Die Grenzsusten: Magadino, Locarno, Lugano und Chiasso. Anfangs des 19. Jahrhunderts hören wir nirgends von einem Sustzwang in einer dieser vier Ortschaften. Wir sind zwar schon früher in Lugano und Magadino auf Streitigkeiten gestoßen, die sich um ein Sustrecht drehten¹⁹⁹, doch schon in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts verstummen diese Berichte wieder. Auch die zahlreichen Reglemente und Verordnungen, die während der Helvetik und kurz nachher über das Güterfuhrwesen am Gotthard abgefaßt wurden, erwähnen keine obrigkeitliche Sust in einem dieser Orte, so daß wir annehmen müssen, daß es sich hier nur um Privatgebäude handelte. Wie in Airolo und Giornico hatten die Speditoren in diesen Orten ihre eigenen Magazine und Keller²⁰⁰. Im einzelnen sind die Verhältnisse ziemlich undurchsichtig.

Das Sustgesetz von 1815 änderte diese Situation. In jeder der genannten vier Ortschaften unterlagen die Waren nun beim Ein- oder Ausgang aus dem Kanton und der Eidgenossenschaft der Bezahlung der Doganengebühren. Die Sust- und Zoll-Lokalitäten pachtete der Kanton von Privatpersonen.

Die Sustbeamten

Als oberstes Prinzip für die ständigen Sustbeamten galt auf der Nordseite des Gotthards die absolute Unparteilichkeit gegenüber den Sustbenützern. Zu diesem Zwecke war jenen jede andere Beschäftigung oder Assoziation mit Geschäftsleuten strengstens verboten²⁰¹.

aussetzung, daß dem Bellenzer Sustmeister untersagt wird, sich wegen der gänzlichen Unparteilichkeit mit irgendeinem Handlungs- oder Speditionsgeschäft abzugeben. Schreiben Uris an Luzern, 28. Febr. 1818; St.A.L., No. 1642.

¹⁹⁸ Der Urner Landrat war auch mit dieser Lösung nicht ganz einverstanden und meinte, daß ein nochmaliges Abwägen in der Sust von Bellinzona im Interesse der Säumer gelegen wäre, die dadurch in ihrer Verantwortung gegenüber den Waren etwas erleichtert würden; St.A.L., No. 1642.

¹⁹⁹ Siehe Anm. 146, S. 49.

²⁰⁰ Ein bekanntes Beispiel ist Magadino, wo es zahlreiche Felsenkeller für Wein-, Branntwein- und Käslager gab; vgl. Frascini, Der Kanton Tessin, S. 400.

²⁰¹ Dies verlangten die Sustordnungen Uris und Luzerns. Die Stellung eines Sustbeamten wäre natürlich denkbar geeignet gewesen, um sich durch die Begünstigung dieses oder jenes Handelshauses oder auf eigene Rechnung ein angenehmes

Im Kanton Tessin hingegen finden wir bis 1818²⁰² gerade das Gegenteil, indem hier die Sustaufseher, und mit ihnen auch alle andern Sustangestellten, zugleich Speditoren und Zollpächter und außerdem noch mit irgendeinem Handelshaus verbunden sein konnten²⁰³.

Der Sustmeister. Wie zur Zeit der Säumergenossenschaften der «Teiler», so war jetzt der Sustmeister oder Sustaufseher — im Tessin nannte man ihn «Ispettore» (Inspektor) — der erste Sustbeamte und wurde als solcher entweder von der Landesobrigkeit (Altdorf) oder von der Bezirksregierung (Ursern) oder von der Gemeindeverwaltung (Luzern) für eine Amtsdauer von 4—6 Jahren gewählt. Dieses Amt konnten nur finanziell gut gestellte oder aber kreditwürdige Männer versehen, denn man verlangte überall die Leistung einer ziemlich hohen Kautio oder Bürgschaft. So finden wir z. B. in Andermatt meistens einen Vertreter der alten Ursener Geschlechter wie Christen, Regli, Russi usw. in diesem Amt, der zudem noch häufig in einer Gemeindebehörde, im Talrat oder wie Sustmeister Karl Christen 1838 im Urner Malefizlandrat vertreten war²⁰⁴. Ihren Lohn erhielten sie teilweise von der Landesregierung als Fixum (Tessin), teils in Form einer Provision vom Ertrag der Sustgebühren (Uri, Ursern). Als Beispiele seien folgende Sustmeistergehälter genannt:

in Luzern	600 Fr.	im Jahr 1836
Altdorf	ca. 600 „	1842
Flüelen*	250 „	1842
Andermatt	ca. 400 „	1842
Paßhöhe	1060 „	1848
Airolo	800 „	1848
Magadino	800 „	1848
Lugano	800 „	1848

* Lohn als Bestäter

Obwohl nicht alle diese Zahlen ohne weiteres miteinander verglichen werden können (da sie oft ein verschieden hohes Maß an Verantwor-

Nebeneinkommen zu verschaffen. Dieser Versuchung schien Zoller Kempf in Flüelen, der dort zugleich Sustmeister war, 1846 erlegen zu sein. Er stand im Verdacht, der früher schon gegen ihn ergangenen Weisung ungeachtet, sich mit verbotenen Speditionsgeschäften zu befassen. Er wurde deshalb vor die Paßkommission zitiert; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 14. Dez. 1846.

²⁰² Vgl. Anm. 197, Seite 60.

²⁰³ Wir erwähnen folgendes Beispiel aus dem letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts: Die Speditoren Chicherio, Von Mentlen, Tanner und Jauch besorgten gemeinsam die Faktorei in Bellinzona; zugleich hatten Chicherio, Von Mentlen und Jauch teils getrennt, teils gemeinsam die Zölle von Locarno und Lugano gepachtet, und zudem war Von Mentlen mit den beiden Händlern Philippo Nisconi und Michael Tognola von Grono assoziiert; St.A.Z., Protokoll des Luggarner Syndikats 1797, B VIII, 355, S. 366.

²⁰⁴ Urner Wochenblatt vom 7. Juni 1838.

tung und Arbeit ausdrücken), lassen sie doch den Schluß zu, daß die Sustaufseher allgemein ein für die damaligen Verhältnisse gutes Jahreseinkommen besaßen. Sowohl im Kanton Uri wie im Kanton Tessin zählten sie wohl zu den bestbesoldeten öffentlichen Beamten.

Der Bestäter. Das Bestäteramt war meistens nur in den städtischen Kaufhäusern vom Amt des Sustmeisters getrennt (Luzern, Zürich). Im engern Gebiet des Gotthardpasses wurden die Bestäterfunktionen entweder vom Zoller (Flüelen), vom Sustmeister und seinen Gehilfen (Altdorf, Ursern) oder von den Doganen- und Zollpächtern (Kt. Tessin) ausgeübt. Einzig die Ladungen der Schiffe der Urinauengesellschaft wurden von einem nebenamtlich tätigen «Bestäter auf dem Urinauen» kontrolliert und diesem aus der Urner Staatskasse ein Wochenlohn von 1 gl. 8 Schilling verabreicht. Bestätiergebühren wurden nur in Flüelen (seit 1808), und auch hier nur in ganz bescheidenem Umfang (vgl. Tabelle Seite 66), erhoben; in den übrigen Susten des Kantons Uri und in den Tessiner Doganen waren sie in den Sustgebühren inbegriffen.

Wie der Name sagt, bestand die Hauptaufgabe des Bestäters darin, daß er im Namen der Kaufleute den Fuhrleuten die vollständige Ablieferung der Waren, wie sie im Frachtbrief aufgezeichnet waren, bestätigte. Er bezahlte den Fuhrleuten die Frachten und Spesen und stellte den Kaufleuten oder Speditoren darüber Rechnung. In Luzern sollte der Bestäter dahin wirken, daß die Fuhrleute keine zu hohen Fuhrlohne forderten. Schließlich mußte er auch das Auf- und Abladen der Güter überwachen. Für seine Tätigkeit bezog er zuhanden der Wahlbehörde eine Bestätiergebühr pro Gewichtseinheit. Seine Besoldung war in Luzern entsprechend der bedeutenden Stellung etwas höher als die des Sustmeisters: 1836 erhielt er 800 Fr., zwei Jahre später 1000 Fr. In Altdorf wurde für das Bestäten etwa 300 Fr. berechnet, und der Zoller von Flüelen quittierte für jährlich 250 Franken²⁰⁵.

Uebrig e Sustbeamte. In Luzern stand dem Bestäter ein Gehilfe, der sog. Unterbestäter, zur Seite und bei großem Warenandrang, wie etwa an Markttagen, außerdem ein Gehilfe. Das Auf- und Abladen der Wagen und Schiffe, das Hin- und Hertragen der Güter von der Sust, vom Korn- und Ankenhaus zu den Schiffen und umgekehrt, sowie teilweise das Abliefern der angekommenen Waren an die Eigentümer oder Speditoren in der Stadt stand unter der Aufsicht eines Spettermeisters, den die sechs Sackträgermeister aus ihrer Mitte als Leiter und Rechnungsführer wählten. Jeder der Sackträgermeister hatte einen oder mehrere Knechte, sog. Spetter, in seinem

²⁰⁵ Jahrrechnung über Zölle und Transit im Kanton Uri vom Jahre 1842; St.A.L., No. 1648; ferner: Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 23. und 26. Aug. 1842.

Dienst, die er selber entlöhnen mußte. Für die von ihnen geleisteten Dienste durften sie eine spezielle Gebühr beziehen²⁰⁶. Schließlich gab es in Luzern eine «Weinzügergesellschaft», die unter kantonaler Aufsicht stand. Diese besaß das Monopol des Getränketransportes von den Schiffen in den Transstkeller, der die meisten Getränke an Stelle der Sust aufnahm, und bezog für das Auf- und Abladen wiederum eine Gebühr.

Wie in Luzern die Spetter, Sackträger und Weinzüger besaß in Flüelen die «Trägergesellschaft» das Privilegium des Sustzubringerdienstes. Im Jahre 1842 betrug beispielsweise der Reinertrag der von dieser Gesellschaft bezogenen Trägergebühren 750 Fr.²⁰⁷. Durch Beschluß der Post- und Transstkommision vom 24. Januar 1850 wurde die Trägergesellschaft in Flüelen aufgelöst, weil diese mit den im neuen schweizerischen Zollgesetz enthaltenen Grundsätzen nicht mehr vereinbar sei²⁰⁸.

Die meisten Susten beschäftigten zeitweise oder dauernd Aushilfskräfte, so Altdorf einen Schreibergehilfen, die Gotthardpaßhöhe neben einem ständigen zweiten Sustknecht einen Facchino während den Wintermonaten, fast alle tessinischen Doganen neben dem Ispettore einen ständigen Sustknecht, dessen Lohn etwa gleich hoch war wie der des Altdorfer oder Luzerner Sustmeisters.

Die Sustgebühren

Die Tarife. Mit wenig Ausnahmen sind die Sustgebührentarife dadurch gekennzeichnet, daß sie alle Kaufmannswaren gleich hoch belasteten. Die einzige Variable war das Gewicht, wobei der Saum und das Collo (darunter verstand man meistens $\frac{1}{2}$ Saum) als Grundlage dienten; aber auch die Abstufungen nach Gewichtsklassen waren meistens wenig differenziert. Vergleiche dazu Beilage Nr. I.

Die fiskalische Bedeutung. Dem tessinischen Doganengesetz von 1815 wurde von seiten der Gotthardkantone vorgeworfen, daß es nur darauf abziele, dem Staat neue Einnahmen zu verschaffen, ohne dem Verkehr größere Vorteile zu bieten²⁰⁹. Daran lag zweifellos viel Wahres. Hingegen vergaßen einzelne Kantone wie insbesondere Uri, daß sie dieselbe Praxis ja selber schon seit Jahrhunderten ver-

²⁰⁶ Nach einem Schreiben des Stadtrates (14. Nov. 1836) an die Kommission des Innern bezogen die Sackträger folgende Gebühren:

Abladen ab dem Wagen und ins Kornhaus führen: 1 β Sack

Hinaustragen aufs Schiff unter der Ecke: 2 β Sack

St.A.L., No. 1657.

²⁰⁷ Jahresrechnung über Zölle und Transit im Kt. Uri 1842.

²⁰⁸ Protokoll der Post- und Transstkommision, 24. Jan. 1850.

²⁰⁹ Im Dez. 1815 fand in Luzern eine Konferenz statt, an der die Kantone Lu-

folgten. Wir erinnern besonders an die von Uri, Schwyz und Unterwalden gemeinsam geführte Fiskalpolitik der Landvogteizeit, von der der in Beilage I wiedergegebene, sehr hohe Sustgeldtarif von Bellenz aus dem Jahre 1751 einen deutlichen Beweis liefert. Vergleichen wir die Belastung der Transitgüter durch die Sustgebühren in Uri und Tessin um 1820 miteinander, so erhalten wir folgendes Resultat:

Sustgebühren für 1 Collo

Kanton Uri (Flüelen-Gotthard)		Kanton Tessin (Magadino-Gotthard)	
Sust in Altdorf	10.8 Rp.	Sust in Magadino	10,0 Rp.
Sust in Andermatt	6,0 „	Sust in Bellinzona	4,0 „
Waaglohn in Altdorf	4,6 „	Sust in Airolo	4,0 „
		Waaglohn in Magadino	2,5 „
total 21,4 Rp.		total 20,5 Rp.	

Auf der Straße über Chiasso mußten die Gebühren für vier Doganen (Chiasso, Lugano, Bellinzona, Airolo) anstatt nur für drei bezahlt werden, also 4 Rp. mehr. Die Tessiner Doganenverordnung von 1815 erhöhte zwar die Sustgebühren gegenüber früher auf einen Schlag beträchtlich; aber wie die obige Berechnung zeigt, hatte Uri trotzdem keinen Grund, sich darüber zu beschweren. Wenn die Waren über Magadino transitierten, wurden sie durch die Tessiner Doganengebühren immer noch weniger belastet als durch die Urner Sustgebühren. Erst auf der Route über Chiasso fällt der Vergleich zugunsten des Kantons Uri aus. Auf den 1. Januar 1835 wurden die Sustgebühren gemäß Konkordatsbeschluß in allen Gotthardkantonen, die bisher solche Gebühren bezogen hatten, auf 12,5 Rp. per 50 kg im Maximum limitiert. Dies bedeutete für Uri 12 %, für Tessin 8 % Verlust an Sustgeldeinnahmen. Von nun an wurden die Sustgebühren des Kantons Uri in Altdorf zentralisiert und der Sustmeister von Andermatt aus dem Ertrag der in Altdorf eingegangenen Sustgebühren besoldet. Da diese Zentralisation eine nochmalige Einbuße an Susteinnahmen für den Staat Uri zur Folge gehabt hätte (weil die Konsumgüter aus beiden Richtungen bis Altdorf ohne Sustgebühren durchgekommen wären, was von den Einwohnern Altdorfs sicher auch als Ungerechtigkeit empfunden worden wäre), sorgte Uri 1838 durch eine entsprechende Verordnung dafür, daß alle Güter, auch diejenigen, die niemals Altdorf berührten, die Sust-

zern, Zug, Basel, Uri, Schwyz und Unterwalden gegen das neue tessinische Doganengesetz, das mit neuen Gebühren und andern Hindernissen den Gotthardtransit beschwerte, heftig protestierten und, da Tessin sich um die Vorwürfe wenig kümmerte, 1816 eine schriftliche Beschwerde an die Tagsatzung einreichten (Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1642. Vgl. ferner: Rep. der Eidg. Abschiede 1813 bis 1848, I, S. 1033). Trotz alledem zeigte der Kanton Tessin schließlich nur in wenigen, unbedeutenden Punkten Entgegenkommen.

gebühren entrichten mußten²¹⁰. Wie die nachfolgende Zusammenstellung zeigt, trugen die Sustgebühren in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts 6—10 % an die gesamten Staatseinnahmen des Kantons Uri bei, mit andern Worten: der durchschnittliche Jahresertrag der Sustgebühren reichte in gewöhnlichen Jahren beinahe oder ganz aus für den ordentlichen Unterhalt der Gotthardstraße.

Der Netto-Ertrag der Sustgebühren im Kanton Uri
und seine fiskalische Bedeutung²¹¹

Durchschnitt der Jahre	Sustgebühr in Altdorf	Sust- und Bestäter- gebühren in Flüelen	Lagelgeld	TOTAL	in Prozent der Kantons- Einnahmen Kantons- Ausgaben	
	gl.	gl.	gl.	gl.		
1804/10	2370	48	58	2477	6,2	10
1810/20	2183	252	202	2637	8,4	9,2
1820/30	1939	169	68	2176	7,0	7,0
1830/35	2331	179	154	2664	5,8	5,5
1835/40	3762	83	709	4554	9,1	9,7
1840/45	5756	171	726	6653	10,3	10,6
1845/47	9097	262	606	9965	8,9	8,7

Der Kanton Tessin verpachtete 1816 die Doganen wie die Zölle²¹². Somit geben die Zahlen über den Ertrag der Doganengebühren die von den Pächtern bezahlten Pachtsummen wieder. Nach einer von der Staatskanzlei angestellten Berechnung betrug die Sustpacht in den Jahren 1815—1829 im Jahresdurchschnitt 59 418 Lire di Milano. Dies entsprach 6,2 % der Staatsausgaben²¹³. Da einerseits die Pächter gegen Ende der 20er Jahre Verluste erlitten haben sollen, d. h. die Pachtsummen höher waren als der Ertrag, und anderseits der Kanton den Doganentarif 1831 freiwillig herabsetzte und 1834 als Folge des

²¹⁰ Durch Landratsbeschluß vom 13. Dez. 1838 (Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 109) wurde verordnet, daß alle diejenigen Waren, welche die Sustgebühren in Altdorf noch nicht bezahlt hatten, diese in Flüelen oder Hospenthal nachbezahlen müssen.

²¹¹ Quellen: Kantons- und Bezirksrechnungen von Uri und Talrechnungen des Urserntales. Zu der obigen Tabelle ist zu bemerken, daß in Flüelen erst ab 1808 Bestätigergebühren gefordert wurden und Sustgebühren ab 1835. Das Lagelgeld in Altdorf wurde ab 1807 erhoben, und in den Zahlen von 1835 an kommt die «Sustgebühr vom Getränk» hinzu. (gl. = Gulden; vgl. Anm. 492, S. 151.)

²¹² Bis Ende 1816 wurden die Doganengebühren durch den Kanton bezogen. Durch Dekret vom 21. Dez. 1816 wurde die Doganenpacht eingeführt, da man bei der bisherigen Bezugsweise «Mißbräuche zum Schaden des Staates» wahrgenommen hatte; Franschini, *La Svizzera italiana*, II, pag. 191.

²¹³ Atti e risoluzioni della Sessione straordinaria del Gran Consiglio del Cantone Ticino del 6 Marzo 1830; St.A.Z., L 51, 3, No. 16 — Nach Franschini (*La Svizzera italiana*, II, pag. 192) war der Ertrag der Doganengebühren von 1815 bis 1817 etwas weniger als 40 000 Lire, stieg dann aber bis gegen Ende der 20er Jahre infolge der stets gesteigerten Pachtsummen auf über 60 000 Lire.

bekannten Konkordatsbeschlusses nochmals eine Reduktion vornehmen mußte, verminderte sich der Ertrag der Doganen bis 1837 auf jährlich ca. 40 000 Lire. Für die einzelnen Doganen wurden folgende Pachtsummen bezahlt²¹⁴:

	1815/17	1837
Chiasso	4 000 Lire	9 000 Lire
Lugano	6 800	6 000
Magadino	9 700	10 500
Locarno	3 800	5 000
Bellinzona	7 800	5 000
Airolo	6 600	4 500
	38 700	40 000

Die Doganen spielten auch im Staatshaushalt des Kantons Tessin bis zu Beginn der 1830er Jahre eine nicht ganz unbedeutende Rolle. Die Doganenpächter bezahlten in der Zeit von 1815—1830 mehr Pachtzins, als der ordentliche Unterhalt der Straßen kostete, oder, die Pachtzinseinnahmen reichten beinahe aus, um sämtliche Militärausgaben des Kantons Tessin von 1815—1830 zu bezahlen²¹⁵. Im Gegensatz zum Kanton Uri, wo seit 1835 die Sustgebühren dank der Verkehrszunahme wieder an fiskalischer Bedeutung gewannen, verzichtete der Kanton Tessin seit Beginn der 1830er Jahre auf eine Weiterführung der bisherigen fiskalischen Doganenpolitik und liquidierte 1840 das Doganensystem ganz, indem er die Benützung der Susten vom 1. Januar 1841 an als fakultativ erklärte.

c) Die Speditoren

Bis gegen Ende des Mittelalters führte oder begleitete der Kaufmann seine zu transportierenden Waren selber. Mit der Zunahme des Großhandels aber trat eine Aenderung ein, indem der Kaufmann von nun an sein Handelsgut einem berufsmäßigen Güterfertiger, auch Faktor und später Speditor genannt, anvertraute, der den Transport der Waren auf seine Rechnung und Verantwortung besorgen ließ. Dadurch entwickelte sich das Speditionsgeschäft zu einem selbständigen, bedeutungsvollen Hilfsgewerbe des Handels.

Der Spediti onszw ang. Wie wir wissen, besaß jede der ehemaligen Teilergesellschaften das Monopol des Warentransportes über eine bestimmte Strecke des Gotthardpasses, wobei ein jeweiliger Oberteiler das Transportgut unter die berechtigten Teilsfuhrleute nach einer vorgeschriebenen Rangordnung verteilte. Nachdem

²¹⁴ Nach Franscini, *La Svizzera italiana*, II, pag. 194.

²¹⁵ St.A.Z., L 51. 3, No. 16.

dann diese Teilerorganisationen aufgehoben waren, erbten einzelne, der Obrigkeit genehme Privatunternehmer, Speditoren genannt, die Funktionen jener Oberteiler und einen Teil der Rechte der frühern Teilergesellschaften. Die ernerischen Speditoren und die in den tessinischen Landvogteien ansässigen, von ihren Beherrschern akzeptierten Faktoren²¹⁶ besaßen ein Speditionsmonopol. Dabei vermochten sowohl auf der Nord- wie auf der Südseite des Gotthards einige wenige Unternehmen sich zu einer führenden Stellung im Speditionsgewerbe aufzuschwingen, so daß praktisch das gesamte Transitgut durch ihre Hände ging.

Dem Speditionsmonopol der kantonsansässigen Speditoren unterlagen alle Transportgüter, die die Grenze eines Kantons überschritten, und zwar in Luzern wie in Uri und Tessin²¹⁷. Die Praxis war so, daß jede Warensendung entweder an einen bestimmten Speditor im Kanton, durch den die Waren transportiert werden sollten, adressiert werden mußte²¹⁸ oder aber an eine der Susten, wo sie automatisch einem der Kantonsspeditoren übergeben und von diesem an den Bestimmungsort oder an einen Kollegen im nächsten Kanton weitergeleitet wurde. In den meisten Fällen ging der ganze Speditionsauftrag auf Rechnung und Verantwortung desselben Speditors, während die andern daran teilnehmenden Firmen als sog. Zwischen-speditoren funktionierten. Wir können somit von einem eigentlichen Relais-System in der Spedition der Waren sprechen, wie das Beispiel der Uebernahme einer Sendung von Frankfurt a. M. bis Genua durch das Luzerner Speditionshaus Friedrich Knörr & Sohn anfangs der 1840er Jahre zeigt:

²¹⁶ Schwyz und Unterwalden waren an einer Konferenz der III Orte 1749 der Meinung, daß die gegenwärtigen Faktoren von Bellenz, Chicherio und Von Mentlen, nicht allein factorieren sollen, sondern daß Ehrenleute aus den regierenden Orten oder Unterthanen ebenfalls um die Erlaubnis, factorieren zu dürfen, einkommen können. Die dermaligen Factoren hätten sich innerhalb von 2 Monaten bei den Hoheiten anzumelden, wie auch künftig die andern von 10 zu 10 Jahren um Erneuerung der Erlaubnis anhalten sollen; Eidg. Abschiede, 7, 2, II, S. 1032/33.

In Magadino besaßen die Edlen und Burger von Luggarus und die Gemeinde Vira das Speditionsmonopol; vgl. Eidg. Abschiede, 7, 2, II, S. 1129.

²¹⁷ Sust- und Paßordnung des Kts. Uri, 1804, Art. 2.

Doganenverordnung des Kts. Tessin, 1815, Art. 9.

Aehnliche Bestimmungen sind aus dem 18. Jahrhundert für die Faktorei in Bellenz bekannt; vgl. Eidg. Abschiede 1749, 7, 2, II, S. 1032, 1040.

²¹⁸ Sust- und Paßordnung des Kts. Uri, 1804, Art. 5 — 1845 erteilte die Zoll- und Paßkommission den Zollern und Sustbeamten erneut die Weisung, daß sie keine Waren, die nicht mit einem Frachtbrief eines hiesigen, im Lande wohnenden Partikularen oder Speditors versehen oder an einen solchen adressiert sind, herausgeben dürfen, es mögen dieselben vom Auslande herkommen oder dahin gehen; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 7. Nov. 1845.

Luzern begründete den Speditionszwang anlässlich der Konkordatskonferenz im Febr. 1842 damit, daß es auf allen Handelsplätzen üblich sei, daß sich die Susten und Kaufhäuser nur mit den dort etablierten Häusern einlassen; der Vertreter Basels bestätigte dies. Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1648.

Strecke	Zwischenspeditor	Speditor
Frankfurt—Basel	Frankfurter Speditor	} Knörr & Sohn, Luzern
Basel—Luzern	Alioth & Co., Basel	
Luzern—Altdorf	Knörr & Sohn, Luzern	
Altdorf—Airolo	Crivelli & Co., Flüelen	
Airolo—Magadino	Jorni & Dotta, Airolo	
Magadino—Sesto	Antognini & Ruffoni, Magadino	
Sesto—Mailand	G. Mangilli, Mailand	} G. Mangilli, Mailand
Mailand—Genua	G. Mangilli, Mailand	

Der Aufgabenkreis der Speditoren. Der Speditor war für den ganzen Transport verantwortlich, und zwar für die rechtzeitige wie die gut konditionierte Ablieferung an den Empfänger. Er haftete voll und ganz für Schäden, die nachweisbar infolge Vernachlässigung des einen oder andern Punktes dem Auftraggeber entstanden. Dem Speditor stand sodann das Recht zu, den Fehler beim Zwischenspeditor oder beim Fuhrmann zu suchen und ihn dafür zu belangen. Die Verantwortlichkeit dauerte wie diejenige der Susten und Sustbeamten allgemein ein Jahr, außer wenn durch individuellen Vertrag etwas anderes bestimmt wurde. Diese lange Frist forderte vom Speditor stets große Gewissenhaftigkeit in der Geschäftsführung, vor allem in der Buchhaltung²¹⁹, damit er sich binnen Jahresfrist jederzeit über diesen und jenen Speditionsauftrag und dessen auftragsgemäße Erfüllung ausweisen konnte. Die Akten der Luzerner Handelskammer zeigen uns mehr als einen Fall, wo ein Speditor nach Ablauf von mehr als drei Vierteljahren plötzlich von einem ehemaligen Auftraggeber wegen angeblichen Nichterfüllens des Auftrages vor Gericht zitiert wurde²²⁰. Eine führende Rolle in der Behandlung von Handelsstreitigkeiten spielte seit dem Jahre 1805 die Luzerner Handelskammer. Durch Beschluß des Kleinen Rates vom 8. März 1805 waren alle Gerichte im Kanton Luzern verpflichtet, vor der Beurteilung von Handelsstreitigkeiten ein Gutachten der Handelskammer einzuholen, andernfalls das Urteil nicht rechtsgültig

²¹⁹ In vielen Fällen stützten sich bei Handelsstreitigkeiten die Gutachten der Handelskammer auf eine Untersuchung der Buchhaltungen der streitenden Parteien, ob diese nach den «merkantilen Grundsätzen» geführt seien oder nicht; St.A.L., Pars IV.

²²⁰ Im Jahre 1842 hatte die Luzerner Handelskammer gleich 2 Streitfälle dieser Art zu begutachten. Dies veranlaßte sie zu der Feststellung, daß eine einjährige Frist zu lange und dadurch die Verantwortung der Speditoren und Fuhrleute zu groß sei. Sie zog deshalb die Handelsgesetzgebung Colberts aus dem Jahre 1673 und den Handelscodex Napoleons zu Rate und fand, daß die von Colbert auf 6 Monate fürs Inland und 1 Jahr fürs Ausland begrenzte «prescription» zu lang sei, hingegen die von Napoleon auf die Hälfte verkürzten Fristen dem hiesigen Handelspublikum und seinen Interessen am vorteilhaftesten dienen würden; St.A.L., No. 1657.

war²²¹. Wir dürfen ruhig sagen, daß sogar die meisten der umfangreicheren Streitfälle, die Spedition über den Gotthard betreffend, die Luzerner Handelskammer irgendwie beschäftigten. Einerseits waren die Luzerner Speditoren die Hauptlieferanten der über den Gotthard spedierte Güter, und anderseits waren sie vielleicht als Zwischenspeditoren am fraglichen Transport beteiligt gewesen, oder aber, was gelegentlich auch vorkam, das Urner Bezirksgericht holte für einen Streitfall ein Gutachten von der Handelskammer Luzern ein²²².

In den meisten Fällen kannte der Speditor allein den Bestimmungsort der Warensendung. Er stellte dafür einen Frachtbrief aus, worin Bestimmungsort, der Tag der Versendung, Gewicht und Nummern der Colli vermerkt waren. Diesen Frachtbrief überreichte er dem Sustmeister oder dem Bestäter, welcher ihn mit dem Namen des Fuhrmanns, dem er den Transport anvertraute, ergänzte. Diesseits des Gotthards, in Uri wie in Luzern, wurde die Verteilung des Transportgutes unter die Fuhrleute durch die Susten obrigkeitlich verlangt. Man erstrebte damit eine möglichst objektive Behandlung der Fuhrleute²²³. Im Kanton Tessin hingegen — ausgenommen im «Winterteil» von Airolo — lag die Verantwortung der Verteilung der Transportgüter auf die Fuhrleute in der Kompetenz der Faktoren und später der Doganenpächter, und zwar, wie die häufigen Klagen zur Genüge beweisen, durchaus nicht zum Vorteil des Transportwesens. Im Jahre 1810 erließ die Paßkommission von Bellinzona immerhin eine Verfügung über die Art der Verladung und Führung der Handelswaren, worin «jedem Pferdetreiber oder Fuhrmann, ohne Unterschied der Person», das Recht eingeräumt wird, in allen Speditionswarenlagern die dort zur Weiterführung befindlichen Waren vor jedem andern, der nach ihm eintrifft, «auf die Fuhr zu nehmen»²²⁴. Doch schon zwei Jahre später stoßen wir auf eine Beschwerde der «Carratori» und «Cavallanti» von Airolo, daß die dor-

²²¹ Vollziehungsbeschluß des Kl. Rates betr. den Paragraphen 11 des Gesetzes über die Organisation der Handelskammer vom 13. April 1804; St.A.L., Pars IV.

²²² Der Unternehmer Ambros Wipfli von Altdorf hatte eine Sendung Textilmaschinen aus Chemnitz erhalten, die auf dem Transport teilweise beschädigt worden waren. Darauf verlangte Wipfli von der Speditionsfirma Gebr. Müller in Altdorf Schadenersatz im Betrage von 1560 Fr. Bevor das Urner Bezirksgericht den Fall beurteilte, holte es bei der Luzerner Handelskammer ein Gutachten über den Umfang der Verantwortlichkeit der Speditoren ein. Gutachten vom 13. Jan. 1864; St.A.L., Pars IV.

²²³ An der Konkordatskonferenz vom April 1830 in Luzern erklärten die Vertreter Uris, daß die Waren nach der «Anciennität» ihrer Ankunft von der Sust aus verladen werden; damit werde verhindert, daß durch Willkür der Speditoren, die sonst den einten und andern Fuhrmann im Transport begünstigen oder vernachlässigen könnten, der Verdienst vieler verkümmere. Aus diesem Grunde könne Uri auch die vollständige freie Konkurrenz im Fuhr- und Speditionswesen nicht akzeptieren. Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1645.

²²⁴ Vom Kleinen Rat des Kts. Tessin am 23. Juni 1810 genehmigt; St.A.L., No. 1642.

tigen Speditoren, die fast alle eigene Zugtiere hielten, alle ihnen zur Spedition übergebenen Waren entweder selber nach Dazio Grande führen oder diese dann den ihnen beliebenden Fuhrleuten anvertrauten²²⁵. Zur gleichen Zeit beschwert sich auch ein Dutzend Leventiner «Slittieri» über Willkür der Bellenzer Speditoren in der Verteilung der Transportgüter unter die Fuhrleute und Schlittenträger²²⁶. Daraufhin erneuerte die Paßkommission die Verfügung über die Art der Verladung und Führung der Handelswaren aus dem Jahre 1810²²⁷. Sie scheint damit aber wenig Erfolg bei den Speditoren gehabt zu haben, denn einige Zeit später hören wir schon wieder von einer Klage wegen der Willkür der Speditoren, diesmal von der Gemeinde Claro²²⁸. Auf der andern Seite wehrten sich natürlich die Speditoren gegen die drohende Beschränkung ihrer Verfügungsfreiheit, wobei sie sich in erster Linie auf die in der Mediationsverfassung (Art. 5) garantierte Zirkulationsfreiheit beriefen²²⁹. Die verantwortlichen Instanzen fanden, daß die Klagen der Fuhrleute berechtigt waren. Da aber die Paßkommission ihrem Willen nicht genügend Nachdruck zu verschaffen vermochte, mußte schließlich die Kantonsregierung ihre Autorität einsetzen, um die sozial gerechte Forderung der Fuhrleute zu befriedigen. Das Doganengesetz von 1815 bot ihr Gelegenheit, der Willkür der Speditoren gesetzliche Schranken zu setzen²³⁰. Bis zu Beginn der 1820er Jahre scheint die Spedition dann zur allgemeinen Zufriedenheit funktioniert zu haben²³¹. Mit dem Zeitpunkt der Fahrharmachung der Gotthardstraße von Magadino bis Airolo (anfangs 1822) aber kehrte man zum

²²⁵ Eingabe an d. Paßkommission, Jan. 1812; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2756.

²²⁶ St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2699.

²²⁷ Verordnung der Paßkommission von Bellinzona, 16. Febr. 1812; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2700.

²²⁸ Eingabe an den Kleinen Rat vom 10. Mai 1813: Viele Bürger der Gemeinde Claro seien durch das Stocken des Handels und die schlechte Verteilung der wenigen Waren, die durch den Kanton Tessin transitieren, durch das Benehmen der Speditoren in Armut geraten. Claro wünscht, daß kein «carratori» mehr als 5 Saum Kaufmannswaren laden dürfe; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2766.

²²⁹ Mit Schreiben vom 8. Oktober 1813 beschwerte sich die Kaufmannschaft von Ursern beim Kl. Rat des Kts. Tessin über den Plan der Einführung eines Paßreglements für Airolo, wonach den Speditoren das gute Recht der Verteilung der Kaufmannsgüter an ihnen beliebige Fuhrleute benommen werden soll, während doch der freie Verkehr der Kaufmannsgüter durch die Verfassung gewährleistet sei; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2766 — Ein paar Tage später meldete der Sindaco der Gemeinde Airolo dem Kl. Rat, daß sich in einer kürzlich abgehaltenen Gemeindeversammlung einige Opposition gegen das Projekt einer neuen Fuhr- und Speditionsordnung gezeigt hätte; die Kaufleute wollten sich die Freiheit in der Spedition nicht nehmen lassen; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2767, 2771, 2772.

²³⁰ Doganengesetz 1815, Tit. II, Art. 13: Die Uebernahme des Transportes gebührt demjenigen, der sich zuerst bei der Dogane meldet.

²³¹ Anlaßlich einer Konferenz mit den am Gotthardtransit interessierten Kantonen im Aug. 1820 lobte Tessin das gute Funktionieren des Warentransportes; Protokoll; St.A.L., No. 1643.

System der freien Konkurrenz im Fuhrwesen zurück²³². Doch drohte man damit nicht mehr allzu vielen Fuhrleuten mit dem Entzug der Existenzgrundlage, weil einerseits schon das Doganengesetz von 1815 mit der Bedingung, daß nur solche zum Fuhrdienst zugelassen werden, die eine Kautions von 2000 Lire leisten können²³³, eine Filtrierung der Fuhrleute vorgenommen hatte und mit ähnlichem Erfolg ein Regierungsdekret andererseits 1821 das Säumen von Kaufmannswaren auf der fahrbaren Straße verbot; damit zwang man die Fuhrleute zur Anschaffung von neuen Transportmitteln²³⁴. Die Aufhebung des Speditionszwanges im Kanton Tessin im Jahre 1821 bewirkte, daß die direkte Fuhr noch mehr vernachlässigt wurde als bisher, indem die Tessiner Speditoren von nun an ihre Akkorde vorzugsweise mit einheimischen Fuhrleuten abschlossen, wodurch den in Bellinzona auf Rückfuhr wartenden Urner Säumern oft die Retourfracht fehlte²³⁵.

Auf der Nordseite des Gotthards schützte der Sustzwang die Fuhrleute weiterhin vor der Willkür der Speditoren. Nun war es am Gotthardpaß üblich, daß der Speditor sämtliche Frachtkosten, worunter auch die Fuhrlohne begriffen sind, für Rechnung des Wareneigentümers bezahlte. Die Vermutung liegt nahe, daß die Speditoren besonders dort, wo sie eine weitgehende Verfügungsfreiheit in der Auswahl der Fuhrleute besaßen, eine ihrer Stellung entsprechende Rolle in der Festsetzung der Fuhrlohne spielten. Tatsächlich lassen sich z. B. im Tessin in den Jahren 1792 bis 1814 und später auch wieder in den 1840er Jahren sehr viele und oft ganz kurzfristige (wöchentliche, ja sogar tägliche) Schwankungen in den Frachtpreisen nachweisen²³⁶, in denen sich z. T. wenigstens²³⁷ das Spiel von Angebot

²³² Dekret vom 19. Juni 1821; Bull. off., vol. III, pag. 81.

²³³ Doganengesetz 1815, Tit. II, Art. 2: Keiner wird das Gewerbe des Fuhrmanns oder Säumers betreiben können, der nicht patentiert ist und sich nicht über den Besitz von 2000 Mailänder Lire, welche unverschieden sein müssen, ausweisen kann oder über diese Summe Bürgschaft erhält.

²³⁴ Dekrete vom 19. Juni und 11. Dez. 1821; Bull. off., vol. III, pag. 81, und St.A.Z., L 51. 2, No. 33.

²³⁵ Mit Schreiben vom 8. Oktober 1821 beschwerte sich Uri bei Luzern über die vom Kanton Tessin eingeführte Neuerung; denn wenn die Urner Säumer mit Fuhr nach Bellinzona kämen, müßten sie dort oft tagelang auf Rückfuhr warten, weil die Fuhr nicht mehr wie bisher dem Erstankommenden, sondern nach Willkür und Gefallen der Speditoren verabfolgt werde; St.A.L., No. 1643.

²³⁶ Frachtpreise des Speditionshauses Chichero-Von Mentlen-Tanner & Co., Bellinzona, 1792—1814; St.A.T., Commercio, cart. 17.

Der Paßaufseher von Airolo schrieb am 11. Febr. 1847 an Ing. Lucchini, daß der größte Teil der Fuhrleute, die am Morgen die Fuhrlohne verakkordierten, für den Transport von 100 kg Waren von Airolo nach Hospiz meistens nur 45 Soldi erhalten, während mancher im Laufe des Tages 60—65 Soldi erhalte; St.A.T., Costruzioni, cart. 133.

²³⁷ Neben dem Einfluß von Lebensmittel- und Futterpreisen, Jahreszeit, direkte oder indirekte Fuhr.

und Nachfrage widerspiegelte. Die Tessiner Regierung versuchte zwar immer wieder durch periodisch erlassene, allgemein verbindliche Fuhrtarife diese, dem Handel unerwünschten Schwankungen auszuschalten, aber mit wenig Erfolg. Bedeutend mehr Nachachtung vermochte der Kanton Uri seinen Tarifen zu verschaffen, ebenso die Kantone Luzern und Basel. Die von den Regierungen erlassenen und überwachten Frachttarife durften von den Fuhrleuten weder über- noch unterboten werden. Nach der Einführung der freien Konkurrenz im Fuhrwesen ließ man solche Frachttarife höchstens noch als Maximaltarife gelten (wie sie später von den Konkordatskonferenzen aufgestellt wurden). In Luzern trat von nun an der Bestäter als Vermittler der Fuhrlohne zwischen Speditor und Fuhrmann.

Die Bezahlung der Frachtspesen erforderte vom Speditor stets die Bereithaltung großer Bargeldsummen²³⁸. Einem Gutachten des Kantons Waldstätten entnehmen wir, daß die Speditoren des Kantons Uri anfangs des Jahrhunderts für Entlohnung der Säumer und Karren oft gegen 12 000 Pfund und mehr an barem Geld auf Rechnung der Eigentümer «Jahr und Tag auslegen»²³⁹.

Die hohen Ansprüche an die Finanzkraft des Speditors, verbunden mit der großen Verantwortung, dürften der Hauptgrund sein, daß nur einige wenige Firmen regelmäßig Waren über den Gotthard spedierten²⁴⁰. Von den sieben im Jahre 1811 in Luzern ansässigen Speditoren²⁴¹ waren es hauptsächlich zwei, die ihre Speditionstätigkeit bis jenseits des Gotthards ausdehnten, nämlich in erster Linie der initiative, aus Straßburg zugewanderte Friedrich Knörr, und die Firma Falcini jüng. & Comp. Die übrigen widmeten sich mehr dem mit weniger Risiko verbundenen Verkehr mit der nähern Umgebung Luzerns und wirkten zugleich noch als Händler oder Fabrikanten²⁴².

²³⁸ So bezahlte z. B. das Speditionshaus Gebr. Pirola in Arona für den Transport von 490 Säcken Reis von Turin nach Bern rund 8500 franz. Franken an reinen Frachtspesen, von denen er nach Verlauf von 2 Jahren erst die Hälfte vom Wareneempfänger erhalten hatte; St.A.L., Pars IV.

²³⁹ Schreiben der Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten an das helvetische Finanzministerium vom 23. Nov. 1800; St.A.L., No. 1642.

²⁴⁰ Die meisten Firmen waren denn auch nicht Einzelunternehmen, sondern Kollektivgesellschaften.

²⁴¹ Die Luzerner Handelskammer schrieb am 3. Dez. 1811, daß sich folgende Luzerner Häuser besonders mit dem Speditionsgeschäft befassen: Franz J. Meyers Erben ält. (Friedrich Knörr, einziger Chef), Balthasar Falcini (Xav. Falcini, ohne Mitassocié), Bernh. u. Rud. Meyer & Comp. (F. B. Meyer von Schauensee), Zurgilgen & Mayr (Zurgilgen und Mayr), Falcini jüng. & Comp. (Joh. B. Falcini, ganz allein), Jos. Camenzind & Comp. (Landammann Andreas Camenzind und Sohn und Jos. Wyssing), Zanetti & Cros (J. B. Zanetti-Cros, Vater und Söhne); St.A.L., Pars VIII.

²⁴² So betrieb z. B. Jos. Camenzind neben der Spedition den Weinhandel; F. B. Meyer von Schauensee war Fabrikant und Handelsmann, ebenso Zanetti. Die Firma Zurgilgen & Mayr, die sich 1820 noch vornehmlich mit der Spedition von Kaufmannsgütern zwischen Basel und Luzern befaßte, verband sich 1836 mit

Gegen Ende der 30er Jahre und anfangs der 40er Jahre begegnen wir sodann zwei weitem Luzerner Häusern auf dem Gotthard: Delaquis & Blankart und Crivelli & Comp. Auch im Kanton Uri war die Zahl der Speditoren stets gering: anfangs des Jahrhunderts stoßen wir auf die Namen von Megnet-Muheim & Comp. in Altdorf, Anton Curti in Altdorf und Hartmann & Comp. in Steg²⁴³; in den 20er Jahren: Ant. Arnold & Söhne, Altdorf²⁴⁴ und von Ende der 30er Jahre an: Seb. Crivelli & Co. in Flüelen und die Gebr. Müller & Co. in Hospenthal, später in Altdorf²⁴⁵. Im Urserntal betätigten sich neben der Firma Müller eine ganze Reihe von Händlern mit der Spedition, die jedoch meist nur im Versand der Talprodukte (Urserner Käse), in der Zufuhr der im Tal benötigten Produkte (Getreide, Wein usw.) oder schließlich noch etwa im Handel mit Reis, Wein und Branntwein bestand²⁴⁶; hingegen nahmen diese Händler-Speditoren wenig Teil an der Spedition der Transigtüter. Auch im Kanton Tessin ging der Transit stets mehr oder weniger durch die Hände der gleichen Speditoren. Seit den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts bis 1815 war es das Bellenzer Speditions haus Chicherio-Von Mentlen & Co., zu dem sich zeitweise Jauch und Tanner gesellten, das den Hauptteil der Transigtüter über den Gotthard spedierte, während die in den Akten genannten Speditoren von Magadino und Airolo mehr den Charakter von Fuhrunternehmen hatten oder wie diejenigen Urserns sich dem internen Verkehr und Handel widmeten oder den Zubringerdienst bis Magadino und Bellinzona besorgten. An diesem Bild änderten auch die folgenden Jahrzehnte nicht viel²⁴⁷.

Ignaz Schiffmann von Altishofen, der eine mechanische Wollspinnerei betrieb, und von nun an hieß das Attribut der Firma Zurgilgen «Garn- und Wollenhandel». Ueber weitere Speditoren und ihre Tätigkeit vgl. Faßbind R., Die Schappe-Industrie der Innerschweiz, S. 89 ff.

²⁴³ Zu Beginn des 19. Jh. hatte Ludw. Balthasar von Luzern in Steg und Bellenz je ein «Etablissement» errichtet in der Absicht, «die Spedition über den Gotthard in ein System zu bringen». Als Geschäftsführer und Compagnon in Steg zeichnete Caspar Hartmann, dessen Familie 1713 das Urner Landrecht erhalten haben soll. Als Uri die Sust von Altdorf erbaute, mußte die Firma Hartmann & Co. trotz der in der Mediationsverfassung garantierten Handelsfreiheit und trotz Intervention der Regierung von Luzern und des Landammanns der Schweiz ihren Sitz nach Altdorf verlegen; St.A.Z., L 54. 1, No. 15, und St.A.L., No. 1642.

²⁴⁴ Die Firma Ant. Arnold & Söhne geriet am 1. Jan. 1836 in Konkurs; St.A.L., No. 1651.

²⁴⁵ Nach Mitteilung der Zoll- und Paßkommission gab es im Kt. Uri 1842 nur 2 Speditionsfirmen: die Gebr. Müller & Co. in Hospenthal und die Gebr. Crivelli & Co. in Flüelen; Protokoll vom 21. Nov. 1842.

²⁴⁶ Nach einem Schreiben der Kaufmannschaft von Ursern vom 12. April 1802 an das helvetische Finanzdepartement in Bern beschränkte sich die Handlung der Kauflaute von Ursern auf Wein, Branntwein, Reis und Käse. Unterschrieben haben folgende Ursener: Joh. Jos. Cathrina, Jos. Seb. Müller, Salesius Renner, Carl Seb. Christen, Franz Dom. Nager, Franz Thadde Nager, Franz Maria Nager; B.A.B., No. 2671, S. 59 ff. — Dieselben Händler unterschrieben 1813 auch eine Eingabe an den Kl. Rat des Kantons Tessin; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2766.

Die Verbindung von Speditions- und Kommissionsgeschäft. In vielen Fällen war mit dem Speditionsgeschäft der Kommissionshandel verbunden, d. h. der Speditor übernahm den Kauf oder Verkauf von Waren im Auftrag und auf Rechnung eines Dritten. Wir glauben sogar, daß Kommissionsaufträge von den Speditoren vor allem begehrt waren, da sie zweierlei Gewinn versprachen: erstens durch die Speditionsprovision und zweitens durch die Kommissionsgebühr. Somit dienten die in zahlreichen in- und ausländischen Handelsstädten ansässigen Korrespondenten ihren Firmen nicht nur als Vermittler von Transportaufträgen, sondern auch als Werber für Kommissionsgeschäfte²⁴⁸. Die Verbindung dieser zwei Geschäftszweige läßt sich sowohl bei den Luzerner als den Urner Speditoren nachweisen²⁴⁹, und war zweifellos auch bei den meisten übrigen Speditoren üblich. Einzelne Unternehmen dehnten ihre Geschäftstätigkeit noch weiter aus, errichteten Zweigniederlassungen, übernahmen Inkassi, Agenturen von Versicherungsgesellschaften usw.²⁵⁰. Im lokalen, internen Verkehr traf man gelegentlich auch Wirte, die nebenbei das Speditions- und Kommissionsgeschäft betrieben²⁵¹.

Ein häufiger Gegenstand der Kritik am Gotthardpaß seitens der Kaufleute bildeten die Verkehrsabgaben, die hier meist höher waren als auf andern Pässen. Dies hatte zur Folge, daß einige Artikel, vor allem Baumwolle und Kolonialwaren, nicht mehr oder selten über den Gotthard speditiert wurden. Da gelangte anfangs 1839 das Speditionshaus Gebr. Müller & Co. an die Zoll- und Paßkommission, worin sie dieser mitteilte, daß ihr ein Quantum von 300—400 Ballen Baum-

²⁴⁷ Ein Expertenbericht aus dem Jahre 1844 über die Bereisung und Untersuchung der Gotthardstraße führt aus: Im Kt. Tessin besitzen ein paar Häuser faktisch ein Fuhrmonopol, und zwischen den Speditoren von Bellinzona und Lugano und den Fuhrleuten besteht ein beinahe lehenspflichtiges Verhältnis, wodurch die Güter sehr oft auf den Stationsplätzen liegen bleiben; St.A.L., No. 1649.

²⁴⁸ Aus einem Schreiben des Bundesrates an den Regierungsrat des Kantons Luzern vom 18. Dez. 1851 geht hervor, daß die Luzerner Speditoren in Mailand und Turin ihre Korrespondenten hatten; St.A.L., A3, No. 2364.

²⁴⁹ Wie die Urner Schifffahrtskommission der Luzerner Finanzkammer mitteilte (31. Jan. 1812), befaßte sich Anton Curti in Altdorf mit Spedition und Kommission; St.A.L., Pars VII.

²⁵⁰ Der Briefkopf der Firma Falcini jünger & Co. in Luzern lautete 1841 wie folgt: «Falcini jünger & Co., etabliert in Luzern und Zürich, Spedition, Kommission, Inkassi, halten eigene Eilfuhrten, täglichen Verkehr von Zürich nach Luzern & von Luzern nach Zürich, Spedition nach Italien über den St. Gotthard und Splügen, Agenten der Versicherungsgesellschaft „La France“»; St.A.L., Pars VI.

²⁵¹ Daraufhin deutet schon eine Bestimmung der Statuten von Luggarus (Art. 81); St.A.Z., B VIII, 350, S. 73.

In einem Gutachten der Luzerner Handelskammer an den Staatsrat betr. Herabsetzung der Zölle und Frachten auf der Straße Basel—Mailand (Okt. 1829) heißt es, daß es ungerecht sei, wenn, wie Beispiele vorhanden seien, Wirte nur als solche von der Gewerbesteuer erfaßt würden, nicht aber auch für die Nebentätigkeit als Speditor und Commissionair; St.A.L., Pars VIII.

wolle zur Spedition über den Gotthard angetragen sei, falls die Regierung dafür einen Transitgebühren-Rabatt von 50 Rp. per 100 kg (= 38 %) gewähre. Diesem Ansuchen wurde entsprochen und zugleich dem andern Urner Speditor, Seb. Crivelli & Co. in Flüelen, dieselbe Begünstigung offeriert, wenn es ihm gelänge, ebenfalls Baumwolle auf den Gotthardpaß zu bringen²⁵². Dieses Beispiel zeigt uns, daß die Frequenz des Passes zu einem guten Teil von den Speditoren abhing²⁵³. Sie führten dem Paß die Waren zu und dies um so mehr, je ausgedehnter ihre Beziehungen waren und je mehr sich die Obrigkeiten von ihrer traditionellen, eigenherrlich-fiskalischen Verkehrspolitik abwandten oder abwenden mußten, wenn dem Gotthard nicht nach und nach der größte Teil des Transitgüterverkehrs entzogen werden sollte.

Die Speditionsprovisionen. Die vom Speditor für seine Vermittlertätigkeit verlangte Entschädigung war eine recht variable Größe. Sie richtete sich nach einer ganzen Reihe verschiedenartiger Faktoren, die von der Luzerner Handelskammer wie folgt umschrieben wurden: «Die Speditionsgebühren beruhen auf einem Vertrag zwischen Kaufmann und Speditor. Die Provisionen werden höher oder niedriger sein, je nachdem die Verantwortlichkeit des Speditors groß oder klein ist, oder ob es sich um ein einzelnes Collo handelt oder um eine ganze Partie derselben Firma, oder ob große Remboursements zu vergüten sind. Uebernimmt der Speditor z. B. eine Sendung von Frankfurt a. M. bis Rom, so wird er wegen der Gefahr und Weitläufigkeit, mit der die Spedition verbunden ist, dies in Anrechnung bringen. Ein obrigkeitlicher Tarif kann nur als Leitfaden dienen, auch handeln die Speditoren gerne für sich»²⁵⁴.

So war die Situation für den Hauptspeditor. Anders für die Zwischenspeditionen. Ihre Aufgabe war sehr viel einfacher, vor allem das

²⁵² Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 17. Jan. 1839 — Kurz darauf, am 23. März 1839, fand in Locarno zwischen Uri und Tessin eine Konferenz statt zur Besprechung von Maßnahmen, wie die Güter, die nicht mehr über den Gotthard transitieren, wieder herangezogen werden könnten. Die Meinungen stimmten überein, daß dies am ehesten durch eine massive Senkung der Spesen, vor allem der Kantonalzölle, erreicht würde; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2861 — Obwohl an dieser Konferenz keine positiven Beschlüsse gefaßt wurden, hatte sie doch den Erfolg, daß in den folgenden Jahren für viele, umfangreiche Einzelsendungen, während kurzer Zeit sogar für alle Sendungen der oben erwähnten Kategorie Waren, beträchtliche Gebührenrabatte gewährt wurden.

²⁵³ «In Berücksichtigung der fortwährenden Bemühungen um das Interesse des Gotthardpasses» gewährte Uri dem Basler Speditionshaus Laroche-Stähelin $\frac{1}{3}$ Zollnachlaß auch nur für eine Teilsendung von Maschinenwaren (während der andere Teil über den Splügen ging). Der Firma Crivelli & Co. in Luzern soll aber ein Vorwurf gemacht werden, daß wegen den von ihr erhobenen Schwierigkeiten der andere Teil der Sendung nicht über den Gotthard speditiert wurde; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 5. März und 8. Okt. 1844.

²⁵⁴ Schreiben der Luzerner Handelskammer an Schultheiß und Kleinen Rat, 25. Jan. 1835; St.A.L., No. 1647.

Risiko geringer, dementsprechend auch die Entschädigung niedriger, aber zugleich konstanter als die der Hauptspeditoren. So bezahlte jeder Speditor seine Zwischenspeditoren auf der Gotthardroute nach einem für alle meist einheitlichen Tarif. Dieser nennt in den Jahren 1820 und 1826 je 20 Rp. pro Zentner Kaufmannsware, 1829 stieg er auf 25 und 30 Rp. und sank bis 1834 (gemäß Konkordatsbeschluß) auf 15 Rp. Für die Spedition von Basel bis italienische Grenze hatte der Hauptspeditor vier bis fünf solcher Zwischenspeditoren-Provisionen zu bezahlen: an den Basler, den Luzerner, den Urner und ein bis zwei Tessiner Speditoren.

Den Anteil der Speditionsprovisionen an den gesamten Transport- oder Frachtkosten zeigt die nachfolgende Zusammenstellung²⁵⁵, die wir auf Grund von überlieferten «Transportkostenberechnungen», die von der Luzerner Handelskammer oder von Kommissionen unter Mitwirkung von Kaufleuten aufgestellt wurden, errechnet haben:

Jahr	Strecke	Gesamt- frachtkosten per Zentner	davon entfallen auf die Speditions- provisionen
		Fr.	%
1820	Basel—Magadino	10.61	7,5
1820	Basel—Luzern	4.05	9,9
1826	Basel—Chiasso	8.88	9,8
1826	Basel—Hospiz	4.37	11,9
1826	Frankfurt—Mailand	17.50	11,4
1829	Basel—Magadino	8.60	14,5
1834	Basel—Magadino	5.52	10,8

Durchschnittliche Speditionsprovision: 10,8 %

Dabei ist dieser Anteil von beinahe 11 % als Minimum zu betrachten, indem die vom Hauptspeditor gemachten Zuschläge für «Gefahr und Weitläufigkeit» usw. nicht inbegriffen sind. Je größer die Konkurrenz im Speditionswesen war, desto mehr senkten sich die Provisionen gegen das Minimum²⁵⁶.

d) Das Fuhrwesen

Der Gütertransport bildete im Reuß- und im obern Tessintal neben der Land- und Alpwirtschaft eine Hauptverdienstquelle der Bewohner; ein großer Teil der Bevölkerung fand daran direkt oder indirekt ihr Auskommen. Je intensiver der Verkehr auf der Gotthardstraße

²⁵⁵ Quellen: St.A.L., No. 1643, 1644, 1645, 1646.

²⁵⁶ Rapport der Luzerner Handelskammer, 9. Juni 1820: «Die in allen Zweigen der Handlung zu weit getriebene Konkurrenz hat in Basel und Luzern die Speditors-Provisionen tief genug herabgestimmt; da können selbe keine geheimen Vorteile erhaschen ... hingegen verteuert das Benehmen der Speditors von Altdorf und Bellenz die Passage, weshalb ein hoheitliches Einschreiten notwendig ist»; St.A.L., No. 1643.

war, um so größer waren die Verdienstmöglichkeiten, um so reicher flossen aber auch die Einnahmen aus Zöllen und Weggeldern in die meistens spärlich gefüllten Staatskassen von Uri und Tessin.

Als Verbindungsglied der Susten und Speditoren, die ihrerseits wiederum mit den Handelsleuten in Kontakt standen, als eigentlicher Vollzieher des Transportes war das Fuhrwesen wohl das wichtigste Element der Verkehrsorganisation. Allgemein waren dem Kaufmann beim Transport seiner Güter nämlich drei Gesichtspunkte wichtig: Sicherheit, Schnelligkeit und Wohlfeilheit. Auf alle hatte das Fuhrwesen großen, ja z. T. entscheidenden Einfluß, war also weitgehend befähigt, die Konkurrenzfähigkeit des Gotthardpasses zu heben oder zu mindern.

Fuhrberechtigung und Entwicklung zur freien Konkurrenz

Trotzdem die Teilergenossenschaften de jure längst aufgehoben waren (mit Ausahme der beiden «Winterteile» in Ursern und Airolo) und trotz der durch die Helvetik proklamierten Gewerbefreiheit, die natürlich auch für das Fuhrwesen Geltung haben sollte, war das Fuhrwesen an der Schwelle des 19. Jahrhunderts noch weit davon entfernt, von allen monopolartigen Bindungen frei zu sein. Der helvetische Vollziehungsrat gewährte 1802 den am Gotthard und an den Bündner Pässen gelegenen Gemeinden mit Rücksicht auf die schon seit Jahrhunderten bestehenden Privilegien, sofern dadurch der schnellen und sorgfältigen Warenbeförderung kein Eintrag geschehe, die Konzession, daß er ihnen vor allem während der Winterszeit die Teilfuhr ausdrücklich gestattete²⁵⁷. Dies bedeutete für den Gotthard lediglich die offizielle Anerkennung eines bereits bestehenden Zustandes. Denn ein teilfuhrähnliches Transportsystem hatte für ungefähr zwei Drittel der Transportgüter immer bestanden. Die frühern Teilergenossenschaften hatten gewisse traditionelle Fuhrbezirke geschaffen, innerhalb derer die Kaufmannsgüter stets durch die in diesem Bezirk wohnenden Fuhrleute geführt wurden. Man nannte dies die «Stations- oder Strusfuhr». Wenn auch die Grenzen dieser Fuhrbezirke nicht mehr so starr waren wie zur Zeit der Teilergenossenschaften und ein Säumer ohne weiteres nur eine halbe oder auch eineinhalb Stationen weit säumen durfte, so waren doch ungefähr folgende Stationen am gebräuchlichsten: Flüelen—Amsteg, Amsteg — Wassen oder Göschenen, Wassen — Ursern, Ursern —

²⁵⁷ Fuhr- und Speditionsordnung für den Warentransport über die Bergpässe des Gotthards und Bündens, Juli 1802; Aktensammlung der Helvetik, Bd. VIII, S. 532 ff. — Noch kurz vorher hatte das helvetische Finanzdepartement solche Privilegien, wie sie durch das Teilfuhrsystem geschaffen wurden, abgelehnt; Akt. Sammlung der Helvetik, Bd. VIII, S. 859/60.

Hospiz, Hospiz—Airolo, Airolo—Dazio Grande oder Giornico, Dazio Grande—Bellinzona oder Magadino. Dieses System begünstigte vor allem den Fuhrmann; es sicherte ihm einen regelmäßigen Verdienst und verringerte seine Spesen²⁵⁸. In gewissen Fällen mag den Stationssäumern und -fuhrleuten auch die Kenntnis der Lokalverhältnisse zustatten gekommen sein. Eine solche stillschweigende Teilfuhrordnung wurde von den Fuhrleuten und den Regierungen Uri und Tessins allgemein und lange Zeit als die (für sie) vorteilhafteste gepriesen und geschützt. Bei all den Vorteilen hafteten diesem System aber doch einige verkehrspolitisch schwerwiegende Nachteile an: es barg vor allem die große Gefahr der Verzögerung des Transportes in sich. Der Gotthard erlangte geradezu die zweifelhafte Berühmtheit für lange Transportzeiten, was sich sicherlich zum großen Teil durch die Stationsfahren erklären läßt. Ebenso nachteilig wirkte sich aber auch das zahlreiche Umladen der Waren auf die Verpackung und zuletzt auch auf den Inhalt der Colli aus.

Die Hauptverpflichtung, die sowohl der stationsweise wie der direkt oder Eilgüter führende Fuhrmann eingehen mußte, wenn er das Recht zum Führen von Transitgütern erwerben wollte, war, daß er sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Transportmitteln mindestens ein Jahr lang zum Transportieren der Waren verpflichtete. Dazu verlangte das Fuhrreglement, daß die Transportmittel Eigentum des Fuhrmanns waren und auf keine Weise verpfändet sein durften, da sie dem Kaufmann oder Speditor als erstes Unterpfand dienten, wenn der Fuhrmann die Waren zu Schaden kommen ließ²⁵⁹. Der Kanton Tessin verlangte neben einem unbescholtenen Leumund von jedem Fuhrmann eine Kautions²⁶⁰. Alle, die diese Bedingungen

²⁵⁸ Das Luzerner Handlungskomitee umschrieb 1802 die Vorzüge des Strusfuhrsystems wie folgt: «Die Spedition am Gotthard wird 6 und 7 Monate so behandelt, welches man Struzieren nennt. Was die Oekonomie anbetrifft, ist leicht zu begreifen, daß ein Säumer, der von Flüelen bis Bellenz direkt ladet, $\frac{1}{4}$ oder vielleicht $\frac{1}{3}$ mehr in den Wirtshäusern verzehrt als einer, der bei seiner Station bleibt; dieser bringt die eine Nacht bei Hause und die andere an einem Ort zu, wo er das ganze Jahr hindurch eingetret und wo er folglich leicht solche ökonomischen Einrichtungen treffen kann, daß er fast nicht mehr verzehrt als bei Hause. Ueherdies kann er seine Haushaltung selbst besorgen und öfters in der Zwischenzeit noch verschiedenes verdienen. Ein weiterer Vorteil ist der, daß die Pferde es bei dieser Einrichtung länger aushalten. So kann ein Stationssäumer ohne Bedenken sein halb lahmes oder verwundetes Pferd zu Hause lassen, und in 3, 4 oder 8 Tagen ist es wieder brauchbar...». Schreiben an die Verwaltungskammer des Kts. Luzern, 19. März 1802; St.A.L., No. 1642.

²⁵⁹ Sust- und Paßordnung von Uri, 1804, Art. 20.

²⁶⁰ Protokoll der Konferenz von Altdorf, Nov. 1804, zwischen den Kantonen Uri, Tessin und Luzern; St.A.L., No. 1642 — Doganengesetz des Kts. Tessin, 1815, Tit. II, Art. 2: Keiner wird das Gewerbe des Fuhrmanns oder Säumers betreiben können, wenn er nicht patentiert ist und wenn er sich nicht über den Besitz von 2000 Mailänder Lire, welche unverschrieben sein müssen, ausweisen kann oder über diese Summe Bürgschaft erhält. Alle Transportmittel sind speziell dem Staate als Hypothek verschrieben zur Deckung der Unfälle, die sich ereignen könnten.

nicht erfüllten, blieben vom Transport der Transitgüter ausgeschlossen. Hingegen durfte in Uri jedermann seine eigenen Waren so weit führen, wie es ihm beliebte, sofern er während des ganzen Jahres die «wohlthätigen Einrichtungen» der Susten nie beanspruchte²⁶¹. Angesichts des ausgeprägten partikularistischen Geistes, der im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts noch in den meisten schweizerischen Kantonen herrschte, liegt dann auch die Vermutung nahe, daß es Auswärtigen äußerst schwer gefallen sein dürfte, in einem der beiden Paßkantone als Fuhrleute zu konkurrieren. Und was für den Gotthardpaß besonders verhängnisvoll war: selbst die unmittelbaren Nachbarn Uri und Tessin brachten wenig Gegenliebe füreinander auf, so daß z. B. einem Landesfremden gar nicht oder nur widerstrebend und oft erst nach langem Warten Rückladung gegeben wurde; dabei wäre ein entsprechendes gegenseitiges Abkommen dem Fuhrwesen in mancher Beziehung förderlich gewesen. Diese Abschließungspolitik wirkte besonders nachteilig auf die Transportgeschwindigkeit, indem die viel langsamere Stationsfuhr der direkten Fuhr meistens vorgezogen wurde²⁶².

Einen ersten Vorstoß für eine freiere Regelung des Fuhrwesens am Gotthard unternahmen Basel und Luzern. Durch Vertrag vom 31. Oktober 1823 anerkannten diese beiden Kantone den Grundsatz der freien Konkurrenz und bezeichneten als Hauptgründe für diesen Entscheid: daß die obrigkeitliche Bevorzugung einiger weniger Ordinarifuhrleute einerseits nicht mehr zeitgemäß sei, anderseits zum Nachteil der Kaufmannschaft die Frachtkosten hochhalte²⁶³. Mit der Proklamierung des Prinzips der freien Konkurrenz glaubten nun die beiden Kantone, das «beste Mittel zur Beförderung des Gotthardpasses» gefunden zu haben. Sie luden deshalb Uri und Tessin zu einer Besprechung ihrer Vorschläge ein (welche am 20.—25. September 1824 in Airolo stattfand), wobei der Luzerner Abgeordnete J. B.

²⁶¹ Sust- und Paßordnung, 1804, Art. 3: «Jeder Handelsmann, so eigene Pferde hat, hat sich zu erklären, ob er sich der allgemeinen Paßordnung unterwerfen oder ob er nur seine eigenen Waren führen will, in welchem letzteren Falle ihm dann in der allgemeinen Sust keine Güter sollen verabfolgt werden, außer wenn im Fall überflüssiger Güter von der Paßkommission die Erlaubnis dazu gegeben wird».

²⁶² An der Konferenz der Konkordatskantone im April 1830 in Luzern stellte der Vertreter Uris fest, daß zwar eine direkte Fuhr von Flüelen nach Bellinzona und umgekehrt für den Paß erfolgreich sein würde, doch werde diese direkte Fuhr von den Urner Säumern nicht benutzt, wenn sie nicht versichert seien, in Bellinzona Rückladung zu erhalten; St.A.L., No. 1645.

²⁶³ Vgl. dazu: Frey R., Das Fuhrwesen von Basel von 1662 bis 1848, S. 132 ff. — Für das Zustandekommen dieses Vertrages war wiederum Basel die treibende Kraft gewesen. Schon 1821 hatte Basel ein neues Fuhrreglement aufgestellt, worin mit der Abschaffung der Vorrechte einzelner Fuhrleute die Ladungsfreiheit verwirklicht worden war, und zwar in Nachahmung anderer Handelsplätze, wo damit in bezug auf billige Frachtsätze gute Resultate erzielt worden seien; Schreiben an die Luzerner Handelskammer vom 10. April 1821; St.A.L., No. 1657.

Meyer von Schauensee gleich einen fertigen Entwurf eines die neuen Grundsätze enthaltenden Fuhrreglements für die Strecke von Basel bis an die italienische Grenze mitbrachte²⁶⁴. Während der Kanton Tessin in der Hauptsache die Ansichten Luzerns und Basels teilte, ja selbst schon aus eigener Initiative durch einen Ratsbeschluß vom 19. Juni 1821²⁶⁵ die freie Konkurrenz während den Sommermonaten eingeführt hatte, stieß man bei Uri auf entschiedenen Widerstand, vor allem wegen des einzuführenden freien Verfügungsrechtes der Speditoren und Kaufleute über ihre Waren²⁶⁶. Uri hegte Befürchtungen um sein Sustrecht und um die gerechte Verteilung der Transportgüter unter die Fuhrleute und glaubte, daß die freie Konkurrenz die Frachtpreise für die Fuhrleute unerträglich tief herabdrücke²⁶⁷. Trotz wiederholtem Drängen von seiten der übrigen Konkordatskantone, die alle die freie Konkurrenz im Fuhrwesen befürworteten, konnte Uri in den folgenden Jahren nur wenig von deren Notwendigkeit überzeugt werden²⁶⁸. Erst nachdem die ganze Gotthardstraße zur Fahrstraße ausgebaut war, begann Uri auf erneutes Drängen der Konkordatskantone hin die ersten Konzessionen zu machen. Durch Landratsbeschluß führte es 1832 probeweise die Speditionsfreiheit ein²⁶⁹.

²⁶⁴ Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1643.

²⁶⁵ Bull. off. vol. III, pag. 81.

²⁶⁶ Das Basler Handlungskomitee schrieb über das Resultat dieser Konferenz an die Luzerner Handelskammer (25. November 1824): Man sei mit dem Kanton Tessin zufrieden, der den Vorschriften über freies Fuhrwesen etwelches Gehör geschenkt habe. So erfreulich aber das Entgegenkommen Tessins sei, so bedauerlich sei die Abgeneigtheit Uris gegen die freie Konkurrenz; St.A.L., Pars VIII.

²⁶⁷ Diesem letztern Gegenargument trat Basel an der Konferenz von Altdorf 1826 mit der eigenen Erfahrung entgegen, indem es feststellte, daß die Einführung der freien Konkurrenz in Basel bis dahin auf die Herabsetzung der Frachtpreise nur geringen Einfluß ausübte; Konferenzprotokoll, St.A.L., No. 1644.

²⁶⁸ Noch 1830 erklärte ein Vertreter Uris an der Konkordatskonferenz in Luzern, daß es die bestehende Ordnung mit sich bringe, daß in Uri jeder Landmann, der als ein «aufrecht stehender Mann» anerkannt sei, sich zum Transport der Waren einschreiben lassen könne, daß er aber gehalten sei, das ganze Jahr den Transport zum festgesetzten Tarif zu versehen. Darauf beruhe die Gewähr, daß für die Transportmittel immer gehörig gesorgt sei, und dadurch werde verhindert, daß ein Monopol in die Hände der Speditoren übergehe, die nach Willkür und Begünstigung den einen und andern Fuhrmann ausschließen könnten. Aus diesem Grunde wünsche Uri die freie Konkurrenz nicht. Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1645.

²⁶⁹ Dazu erklärte Uri, daß es in Rücksicht auf seine besondern Verhältnisse und um Monopolen zu verhüten, einige Abstriche am System der freien Konkurrenz machen müsse: Jedem Kaufmann oder Speditor ist es freigestellt, durch wen er seine Waren versenden lassen will, hingegen darf aber in den festgesetzten Frachtpreisen das vorgeschriebene Maximum nicht überschritten werden. Der Winterteil in Ursern wird fortbestehen vom 1. November bis zum 15. Juni. Uebrigens darf kein Fuhrmann mehr als ein Fuhrwerk halten, und es wird ihm niemals mehr als eine Ladung für drei Pferde im Gewicht von 30—35 Zentnern gegeben, auch wenn er vier oder mehr Pferde hat. So sind auch alle Akkorde, mit Ausnahme der-

Die Urner Landsgemeinde vom 5. Mai 1833 hob zwar diesen Landratsbeschluß auf eine Petition von «VII Geschlechtern»²⁷⁰ hin wieder auf und beschloß die Wiedereinführung der Teilfahren. Doch verzögerte der Landrat die Vollziehung des Beschlusses, weil einerseits das Urserntal seine Vertreter aus dem Landrat zurückzuziehen drohte, falls man die Speditionsfreiheit wieder verlasse, und anderseits die Konkordatskantone scharfen Protest dagegen einlegten. Zu seiner Rechtfertigung schrieb der Landrat in seinem neuen Antrag an die Landsgemeinde von 1834 (den diese dann auch guthieß): «Die Urner, wohl einsehend, daß nur durch Einführung eines allgemeinen Transitsystems auf der ganzen Route der immer mehr sich verlierende Transit wieder gewonnen werden kann, wohlbedenkend, daß das gänzliche Verschwinden des Transits und die Erfolglosigkeit der so vielen und großen Opfer, die allseits gebracht worden sind, der Widersetzlichkeit des Standes Uri zur Last geschrieben würde, mußten sich überzeugen, daß zur Verhütung jeder ferner schädlichen Verzögerung und zur Abwendung jedes gehässigen Vorwurfs es dem Falle angemessen sei, für die Probezeit von drei Jahren dem Grundsatz der unbedingten freien Konkurrenz beizutreten und den Landrat mit der Vollziehung und Leitung ab 1. Juli des Jahres 1834 zu beauftragen»²⁷¹. Damit hatte sich nun auch der Kanton Uri zu den «Ansichten der ausgezeichnetsten Lehrer der Nationalökonomie, die die freie Entwicklung der Talente als eine Grundbedingung des Wohlstandes fordern», bekannt und «zum wirksamsten und einfachsten Mittel, den bereits verschwundenen Transithandel wieder auf den Gotthardpaß zurückzuziehen», gegriffen²⁷². Nun brauchte man nur noch auf den Erfolg dieser Maßnahme zu warten. Doch zeigte es sich bald, daß mit der Einführung der freien Konkurrenz stark übertriebene Hoffnungen verknüpft worden waren²⁷³. Besonders auf der nördlichen Seite des Gotthards soll nach Urner'scher Darstellung gerade in der Folgezeit oft Mangel an Transportmitteln zutage getreten sein und damit — obschon der Gotthard trotz seines natür-

jenigen, welche für die jedesmalige Ladung geschlossen werden müssen, bei einer Strafe von 10 Louis d'or verboten. Sollte sich das System nicht bewähren, so behält sich Uri auch im Verlaufe der drei Probejahre vor, ein Minimum von Fracht zu bestimmen, falls es nötig erscheint; Konferenzprotokoll, September 1832, St.A.L., No. 1646.

²⁷⁰ Im Kt. Uri besaßen sieben oder mehr freie, in Ehren stehende Bürger, die aus ebenso vielen verschiedenen Geschlechtern stammen mußten, das Petitionsrecht an Kantons- oder Bezirksgemeinden. Man nannte dies das «VII-Geschlechter-Begehren».

²⁷¹ St.A.L., No. 1646.

²⁷² Mit diesen Worten unterstrich Basel, unterstützt durch Tessin und Luzern, an der Konkordatskonferenz von 1834 die dringende Notwendigkeit der Einführung der freien Konkurrenz im Falle Uri. Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1646.

²⁷³ Basel glaubte, daß die Transitmenge mit Hilfe der freien Konkurrenz verzehnfacht werden könne! (Konkordatskonferenz vom April 1834.)

lichen Vorzuges der Kürze nie den Ruhm für schnelle Transportabwicklung beanspruchen konnte — gab es vor allem im Winter oft sehr lange, kreditschädliche Verkehrsstockungen. Weil man in Uri die freie Konkurrenz dafür verantwortlich machte, beschloß die Landsgemeinde vom 2. Mai 1841, im Winter das Teilersystem wieder einzuführen, vorausgesetzt, daß sich die Konkordatskantone damit einverstanden erklärten²⁷⁴.

Man kann sich leicht vorstellen, daß die übrigen Konkordatskantone von diesem Abschwenken Uris nicht sonderlich erfreut waren²⁷⁵, denn sie betrachteten die freie Konkurrenz als eine Notwendigkeit der Zeit, in der alles nach Fortschritt verlangte; nach den Anschauungen des Liberalismus war wirklicher Fortschritt aber nur bei freier Konkurrenz möglich. Wenn trotzdem die freie Konkurrenz am Gotthard einstweilen, im Vergleich zu den Erwartungen, versagt hatte, trüge nicht das System die Schuld, sondern seine Vollzieher, so sagten seine Befürworter. Tatsächlich scheint sich eine ziemlich weitverbreitete Nachlässigkeit der Tessiner und Urner Fuhrleute und Speditoren in der Behandlung und Beförderung der Waren seit der Einführung der freien Konkurrenz bemerkbar gemacht zu ha-

²⁷⁴ Zur Begründung dieses Beschlusses schrieb Uri an Luzern, 28. August 1841: Nachdem die freie Konkurrenz ins Leben getreten war, und die Speditoren mit den Fuhrleuten in ausschließliche Akkorde eintraten, sank die Zahl der Transportmittel besonders in der Berggegend, indem sich die in Akkorden stehenden Fuhrleute einerseits auf die nötigsten Transportmittel beschränkten, sehr viele andere hingegen bei der ihnen übrig gebliebenen, nur unsichern Hoffnung auf Ladung, das Halten von Transportmitteln ihren Interessen als nicht entsprechend finden mußten, dagegen erwarb ehemals ein bedeutender Teil der Bewohner während der Winterszeit, solange der Teil bestand, seinen Verdienst. Wenn man überdies betrachtet, daß im Winter die Waren unmöglich auf den gleichen Transportmitteln durch die Berggegenden wie durch die Ebenen verführt werden können, sondern Umladungen und vermehrte Transportmittel erforderlich sind, wenn man bedenkt, daß jetzt der Berg bei nur ganz wenig ungünstiger Witterung nicht befahren wird, weil die in keiner Verpflichtung stehenden Fuhrleute sich dazu weigern, die in Akkorden stehenden hingegen mit gewöhnlich sehr erschöpften Zugtieren allein der Beschwerlichkeit des Weges sich nicht zu unterziehen wagen, so wird man die gelegentlichen Stockungen im Warenverkehr begreifen. Durch die Einführung des Winterteils, als Ausnahme von der freien Konkurrenz, ergibt sich sichere Aussicht auf Vermehrung der Transportmittel, weil der Warentransport in hiesiger Gegend für die Bewohner seit jeher eine beachtenswerte Erwerbsquelle bildete; dann werden auch die Klagen wegen schlechter Spedition verstummen; St.A.L., No. 1648.

²⁷⁵ Die Luzerner Handelskammer, von ihrer Regierung zur Stellungnahme aufgefordert, gab zunächst freimütig zu, daß die freie Konkurrenz am Gotthard nicht das gehalten, was man sich von ihr versprochen habe, und war prinzipiell mit der Wiedereinführung des Winterteils in Uri einverstanden, wenn damit keine Verteuerung des Transportes verbunden sei (7. August 1841). Doch ein Vierteljahr später hatte sie ihre Meinung bereits wieder geändert, und in einem Schreiben an die Regierung (11. November 1841) gab sie ihrer Ueberzeugung Ausdruck, daß die Vermehrung des Transits in den letzten sechs Jahren doch zum großen Teil dem Einfluß der freien Konkurrenz zuzuschreiben und darum die geplante Wiedereinführung des Teils in Uri höchst problematisch sei; St.A.L., No. 1648.

ben²⁷⁶. Wir wissen aber noch von andern Faktoren, die zum vornherein eine starke Zunahme des Transitgutes, vor allem des ausländischen, verhinderten: auf der einen Seite die vielen Binnenzölle und sonstigen Verkehrsabgaben und auf der andern die von der Schweiz schwer beklagte Schutzzollpolitik der Nachbarstaaten. Aus diesen Gründen konnte die freie Konkurrenz auch gar nicht die in sie gesetzten Hoffnungen erfüllen.

Bereits im Februar 1842 fand wieder eine Konkordatskonferenz statt, an welcher Uri den Landsgemeindebeschuß auf Wiedereinführung des «Winterteils» bekanntgab. Die auffallend schwache Reaktion der übrigen Konkordatskantone auf dieses ernerische Vorhaben — die lediglich darin bestand, die beiden Kantone Uri und Tessin aufzufordern, bis zur nächsten Tagsatzung über geeignete Maßnahmen zur Behebung der Transportmittelknappheit zu beraten²⁷⁷ — läßt den Verdacht zu, daß sich bei dem einen oder andern Konkordatskanton vorübergehend einige Zweifel an der Richtigkeit des Systems der freien Konkurrenz in Gebirgsgegenden regten. Uri und Tessin machten sich darauf ans Werk und stellten gemeinsam ein «Reglement für den Warentransport der Kaufmannsgüter während der Winterszeit von Andermatt nach Airolo und umgekehrt» auf, ein monopolistisches Teilfuhrreglement, wie es zu frühern Zeiten auf der ganzen Gotthardroute und während des ganzen Jahres Geltung hatte²⁷⁸. Doch sowohl bei den Tessiner wie den Urner Fuhrleuten fand die neue Ordnung des Fuhrwesens keine Gnade und wurde trotz strenger Aufsicht nur äußerst mangelhaft vollzogen und befolgt²⁷⁹. Nun wuchs das Vertrauen in die Wirksamkeit der freien Konkurrenz wieder, so daß die Konkordatskantone anlässlich der Konferenz vom August 1843 in Luzern wieder mit allem Nachdruck auf ihre vollständige Anerkennung durch Uri und Tessin drängten; von der Unmöglichkeit der Wiedereinführung des «Winterteils» überzeugt, erfüllten die beiden Stände den Wunsch²⁸⁰. Tessin und Uri ersetzten das mißglückte Teilerreglement durch neue Fuhrordnungen; diese

²⁷⁶ Mit Schreiben vom 23. Januar 1841 teilt die Firma Escher-Wyß & Co. in Zürich an Friedrich Knörr in Luzern mit, daß sie sich infolge der «äußerst schlechten und nachlässigen Transportmittel» gezwungen sehe, anstatt die Route über den Gotthard, diejenige über den Splügen zu benützen. Die Regierung Bündens biete in Zusammenarbeit mit den Churer Speditoren alles auf, um Schnelligkeit, Solidität und Sicherheit miteinander zu verbinden und dem Gotthard die Güter abzusprengen, was ihnen bereits in hohem Maße gelungen sei; St.A.L., No. 1648.

²⁷⁷ Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1648.

²⁷⁸ Vgl. Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 28. Juni und 28. November 1842; ferner: Wochenblatt von Uri, No. 44, 1842, und gedrucktes Reglement im Talarchiv Ursern, Paßverkehr und Zollakten, Thek I.

²⁷⁹ Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 9. Januar 1843.

²⁸⁰ Hingegen vermochte erst das Bundesgesetz vom 30. Mai 1849 die Freiheit der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee durchzusetzen.

enthielten ungefähr dieselben polizeilichen Vorschriften aber ohne die hauptsächlich auf Ablehnung gestoßenen Bestimmungen über die Beschränkung der Ladungsfreiheit und der Kautionspflicht²⁸¹. Damit war die freie Konkurrenz im Fuhrwesen des Gotthardpasses endgültig anerkannt.

Die Einführung und Durchsetzung der freien Konkurrenz am Gotthard ist das Verdienst des Konkordates der fünf an der Gotthardroute interessierten Kantone und unter diesen in erster Linie der unter dem Einfluß ihrer Großhandel treibenden Hauptstädte stehenden Kantone Basel und Luzern. Fast genau ein Jahrzehnt nachdem diese beiden Kantone das Fuhrwesen freigegeben hatten, ist es dem Konkordat gelungen, auch den Kanton Uri als letzten im Jahre 1832 zu bewegen, von einer jahrhundertealten Tradition abzuweichen. Der gewaltsame Bruch mit den alten Gewohnheiten mußte weitertragende Folgen haben: er hatte ein Beispiel für die Möglichkeit und Notwendigkeit der Assimilierung von Gesetzgebung und Verwaltung an veränderte, dynamischere Verhältnisse gegeben.

Die Transportmittel

Es ist bezeichnend und verständlich, daß Fortschritte in Bau und Anwendung neuer Transportmittel nicht in so schwierigem Gelände, wie es die Alpenübergänge präsentieren, gediehen, sondern daß umgekehrt die im Flachland erprobten Neuerungen nach und nach auch im Gebirge Eingang fanden. Wie die Erfahrungen im Straßenbau des Flachlandes später im Gebirge verwendet werden konnten, wurden die auf der Ebene bewährten Transportmittel (unter denen wir hier ausschließlich die Beförderungsmittel verstehen) auch auf die Alpenstraßen übernommen. Zunächst waren die Paßstraßen freilich jahrhundertlang den Errungenschaften der Ebene verschlossen, denn die Saumwege der Alpen ließen nur ein Transportmittel zu: das Saumtier. Erst als im 19. Jahrhundert ein Alpenpaß nach dem andern auf Kunsstraßen befahren werden konnte, waren die Bedingungen für Angleichung und Fortschritt erfüllt. So gesehen, bedeutet der Ausbau der Gotthardstraße im dritten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts das Ende eines langen, mehrhundertjährigen Status quo im Gütertransportwesen und den Anfang einer fünfzigjährigen Uebergangsperiode, die mit der Eröffnung der Gotthardbahn ihren Abschluß findet.

²⁸¹ Vgl. Verordnung über den Transport der Transitgüter während der Winterszeit im Kt. Uri, 9. November 1844, und Allg. Reglement für das Fuhrwesen auf der Gotthardstraße im Kt. Uri, 25. Oktober 1844; St.A.L., Pars VIII. Ferner: Regolamento sul transito delle merci nella stagione jemale, 16. November 1842 (Bull.off., vol. XVIII, pag. 195) und Regolamento per i conducenti di merci sulle strade cantonali, 2. Oktober 1843 (Bull.off., vol. XIX, pag. 111 ff.).

Während der Zeit, da der Gotthardpaß nur auf einem mehr schlecht als recht unterhaltenen Saumweg überquert werden konnte, bildeten die Saumtiere das wichtigste Beförderungsmittel für Kaufmannsgüter. Als solche kamen in erster Linie die Pferde in Frage, denen man gewöhnlich 1 Saum Waren (das sind 3 Zentner à ca. 50 kg) in zwei ungefähr gleich schweren Colli verpackt auf den Rücken lud. Hauptsächlich im Winter verwendete man zwischen Ursern und Airolò die noch etwas kräftigeren und ausdauernderen Ochsen²⁸²; diese vermochten bis auf vier Zentner zu tragen und mußten überdies, sogar bei ansehnlichen Schneehöhen, als Wegebahner für den ihnen auf dem Fuß folgenden Pferdekonvoi dienen²⁸³. In der Leventina finden wir an Stelle der Pferde und Ochsen häufig Maultiere und Maulesel, gelegentlich auch Esel und Kühe. Eine im Jahre 1808 auf Anordnung des Kleinen Rates des Kantons Tessin im Livinental durchgeführte Zählung der zum Transport der Kaufmannsgüter verwendeten Tiere ergab folgendes Resultat²⁸⁴:

Gemeinde	Fuhrleute	Pferde	A n z a h l				Total Saumtiere
			Ochsen	Kühe oder Rinder	Maultiere	Esel	
Airolò	69	63	42	36	—	—	141
Quinto	4	19	—	—	10	—	29
Prato	9	9	—	—	45	6	60
Faido	18	2	—	—	97	9	108
Giornico	2	—	—	—	9	—	9
Total	102	93	42	36	161	15	347

Leider fehlen aus jener Zeit ähnliche Angaben für den Kanton Uri. Wir glauben aber kaum weit fehl zu gehen, wenn wir die entsprechende Zahl hier nicht höher schätzen, da der von den fünf genannten tessinischen Gemeinden erfaßte Fuhrbezirk ungefähr demjenigen von Flüelen bis Hospiz entspricht. Rechnen wir die Saumtiere der unterhalb Giornico, bis Chiasso und Magadino wohnenden Fuhrleute hinzu, so glauben wir, um 1808 die Anzahl der auf der ganzen Gotthardstrecke in den Kantonen Uri und Tessin für den Transitverkehr tätigen Saumtiere auf höchstens 800 schätzen zu dürfen²⁸⁵.

²⁸² Ratserkenntnis Ursern, 28. Dezember 1736: «Es ist auch geordnet, daß der theil nit durch rindern solle geladen werden, sondern durch ochsen geführt sein»; Anzeiger für Schweizer Geschichte, 1912, Bd. 11, No. 4/5, S. 324 ff.

²⁸³ Progetto di regolamento pel riparto delle mercanzie che da Airolò si trasportano al S. Gottardo, Mai 1813, Art. 2: Alle in Airolò abgeladenen Waren werden vom 15. November bis 15. Mai in folgender Weise verladen: die Ochsen laden zuerst, da sie den Paß öffnen müssen und eine schwere Last zu tragen vermögen; dann laden die Pferde und nachher die andern Transporttiere. Vom 15. Mai bis zum 15. November erhalten die Pferde den Vorzug, da man im Frühling, Sommer und Herbst die Ochsen schonen muß; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2706.

²⁸⁴ St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2749, 2687—91.

²⁸⁵ Ganz bestimmt ist die bei Härry (Die historische Entwicklung der schwei-

Im Winter bediente man sich zum Transport der Waren hauptsächlich der *Schlitten*. Nachdem die Wegemacher und «Bruchochsen» die Bahn vorbereitet hatten, folgten ihnen die von Pferden oder Ochsen an Seilen gezogenen Schlitten. Damit nicht ein allzu breiter Weg gebahnt werden mußte, waren diese Schlitten ziemlich engspurig, auch wenn dies das Gleichgewicht beeinträchtigte. Das Ladungsgewicht solcher einspänniger Schlitten betrug etwa drei Kilozentner, also doppelt so viel als ein Saumtier zu tragen vermochte. Kaum war 1821 in der Leventina die Fahrstraße bis Airolo hinauf fahrbar — und damit stoßen wir bereits in die zweite Epoche vor —, zeigte sich die Möglichkeit und das Bedürfnis für die Verwendung von Schlitten mit größerer Tragfähigkeit. Um aber zu verhindern, daß die Fuhrleute nun auf Kosten der Sicherheit einfach schwerere Ladungen auf ihre bisherigen Schlitten luden, erließ der Kanton Tessin im Dezember 1821 eine Verordnung²⁸⁶, in der das Ladungsgewicht vom Kufenabstand abhängig gemacht wurde.

Dieselbe Tendenz nach Vergrößerung der Tragfähigkeit der Schlitten konstatieren wir nach dem Ausbau der Straße im Kanton Uri. Nun kamen die ersten einspännigen Stangenschlitten in Gebrauch — durch die Verwendung von Zugstangen an Stelle von Seilen hatte der Fuhrmann «beim Anhalten und Dirigieren bei Glatteis und Schneeschmissen» sein Fahrzeug besser in der Hand — und in den untern Regionen bis hinauf ins Urserntal die weispännigen Deichsel-schlitten. Obschon die Urner Regierung sehr bald die Vorteile weit-spürigerer und mit Stangen gezogener Schlitten auf Grund der Erfahrungen einiger weniger Fuhrleute bestätigen mußte²⁸⁷, überließ

zerischen Verkehrswege, S. 137) für die 1780er Jahre angegebene Zahl von 9000 Saumpferden maßlos übertrieben oder beruht auf einer irrtümlichen Interpretation der Quelle, indem mit dieser Zahl lediglich die während eines Jahres auf dem Gotthard oben angekommene Zahl der Saumtiere ausgedrückt war. Wenn auch der Verkehr damals intensiver war als 30 Jahre später, so doch niemals, wie die Verkehrs- und Zollstatistik genügend beweisen dürfte (vgl. Seite 175), in einem solchen Ausmaß, daß etwa zehn- bis zwölfmal mehr Saumtiere nötig gewesen wären.

²⁸⁶ Darnach mußte ein Schlitten, der 8 Colli (500/600 kg) laden wollte, einen Kufenabstand von 28½ Mailänder Unzen (1 Unze = ca. 3,3 cm) haben; um 6 Colli laden zu dürfen, brauchte es einen Kufenabstand von 17 Unzen; an kein Mindestmaß gebunden waren Ladungen unter 6 Colli Gewicht; St.A.Z., L 51. 2. No. 33.

²⁸⁷ An der Konkordatskonferenz im April 1830 erklärte ein Vertreter Uris, daß sich seine Regierung bereits mit der Talgemeinde Ursern wegen der Einführung höherer und breiterer, an Stangen gezogener Schlitten besprochen habe. Zwei Jahre später (Konkordatskonferenz 1832) bekannte Uri, daß man mit den an Stangen gezogenen, breiteren Schlitten bessere Erfahrung als mit den an Seilen gezogenen gemacht habe; gerade jetzt befasse sich der Talrat von Ursern mit diesem Gegenstand, und es wäre zu wünschen, daß auch Tessin davon Erfahrungen sammle; übrigens habe sich gezeigt, daß das System der freien Konkurrenz die Anschaffung besserer Transportmittel fördere. Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1645, 1646.

sie einstweilen die Anschaffung solch verbesserter Transportschlitten der Privatinitiative der Fuhrleute, und diese war gering. Während eines vollen Jahrzehnts vermochten sich die Stangenschlitten zum Leidwesen einsichtiger Verkehrspolitiker nicht durchzusetzen; sei es aus Vertrauen in eine alte Gewohnheit²⁸⁸ oder weil die meisten Fuhrleute die Kosten für Anschaffung und Montage der Zugstangen scheuten, jedenfalls blieb der größte Teil der Fuhrleute der alten Bespannungsweise treu und nahm lieber einige kleinere Unfälle und Beschädigungen des Transportgutes mehr in Kauf. Es bedurfte eines energischen Eingriffes seitens der Kantonsregierung, um die die Transportsicherheit stets gefährdende Zugweise endlich beseitigen zu können. Nachdem Uri und Tessin schon im Verlaufe der 30er Jahre mehrmals von den Konkordatsständen dazu aufgefordert worden waren, verbot Uri 1842 das Ziehen der Schlitten an Seilen und setzte zugleich eine minimale Spurbreite von 14 Unzen oder 26 französische Zoll fest²⁸⁹. Um die Durchführung dieser Verordnung zu erleichtern, ließ die Paßkommission die Stangen auf ihre Rechnung herstellen; als Muster für die zu verbessernden Fahrzeuge stellte die Paßkommission in Ursern einen vom Splügenpaß herbeigeschafften Schlitten auf²⁹⁰. Wenn wir auch bis ins Jahr 1850 Fuhrleute nachweisen können, die ohne Stangen gefahren sind, so sind dies seit dem Erlaß des «Allgemeinen Fuhrreglements» im Jahre 1844 doch mehr und mehr nur noch Einzelfälle; wer nicht selbst die Einsicht in die damit erzielte Verbesserung der Sicherheit des Fuhrwesens gewann, erfuhr den Willen des Gesetzgebers in Form von unerbittlichen Bußen. Länger und unentschlossener wartete diesmal der Kanton Tessin. Noch im Jahre 1847 teilte der Tessiner Paßaufseher an Straßeningenieur Lucchini mit, daß die Anwendung der Stangenschlitten nicht akzeptiert werden wolle und bat im Namen der Fuhrleute einstweilen um Fristverlängerung für die Anschaffung dieser Stangen²⁹¹.

²⁸⁸ Die Urner Regierung selbst maß diesem Faktor große Bedeutung bei, wenn sie 1842 zur Verordnung über die obligatorische Einführung der Stangenschlitten schrieb: «Obschon diese Verfügung gegen viele tief eingewurzelte Vorurteile zu kämpfen hat, so glaubt man doch, mit einer beharrlichen Ausübung und vorausgesetzt, daß der Kanton Tessin die selbe Vorschrift erläßt, den Zweck zu erreichen.» Schreiben vom 12. November 1842 an Luzern; St.A.L., No. 1651.

²⁸⁹ Winterfuhrreglement vom 29. Oktober 1842 und Protokoll der Zoll- und Paßkommission vom 21. November 1842.

²⁹⁰ Wie schwierig es trotzdem war, bei den Fuhrleuten des obern Reußtales die Einführung der neuen Zugweise durchzusetzen, illustriert die Zahl der Bußen, welche die Zoll- und Paßkommission auf Anzeige des Talammanns von Ursern «wegen Fahren ohne Stangen» fällte: von Ende Dezember 1842 bis am 25. Januar 1843 wurden insgesamt 20 Fuhrleute mit je 4 Franken gebüßt; in der Zeit vom 21.—24. März 1843 erhielten dagegen nicht weniger als 151 Fuhrleute, darunter mancher mehrere Male wegen desselben Vergehens eine Buße von je 1 Franken; Protokoll der Zoll- und Paßkommission.

²⁹¹ St.A.T., Costruzioni, cart. 133.

Die neuen, nun meistens breiter gebauten Schlitten bewirkten nicht nur eine größere Transportsicherheit, sondern boten auch die Möglichkeit, schwerere Ladungen aufzunehmen²⁹².

Schließlich sei noch ein letztes, im allgemeinen freilich unbedeutendes Wintertransportmittel erwähnt: der *H a n d s c h l i t t e n*. Wenn bei großem Warenandrang alle sonst verfügbaren Transportmittel nicht mehr genügten, durften die Speditoren Leute anwerben, die sich mit Handschlitten am Abtransport der Waren beteiligten²⁹³.

In noch größerem Maße als im Winterverkehr ermöglichte die Fahrbarmachung der Gotthardstraße die Leistungssteigerung im Sommer mit *G ü t e r f u h r w a g e n*. Sowohl Uri wie Tessin besaßen ja bereits Ende des 18. Jahrhunderts je ein Stück fahrbarer Straße: dort die Strecke von Flüelen bis Amsteg und hier die Verbindung Magadino—Gambarogno—Bellinzona. Beide Straßen präsentierten sich jedoch stets in einem erbärmlichen Zustand, so daß z. B. auf der ebenen Strecke zwischen Magadino und Bellinzona ein Pferd nicht viel mehr zu ziehen als zu tragen vermochte²⁹⁴. Kaum war auf der Südseite des Gotthards die Straße bis Airolo fahrbar, erließ der Kanton Tessin das bekannte Dekret vom 11. Dezember 1821²⁹⁵, womit er «zum Vorteil des Handels, zur Verbilligung und Beschleunigung des Warentransportes» die weitere Verwendung der Saumtiere auf der neuen Straße verbot. Bald darauf schon mußte er aber das Ueberladen der Fuhrwerke auf der Straße von Airolo nach Bellinzona und umgekehrt «aus lokalen Gründen» (damit ist wohl einerseits die Gefährdung der Sicherheit und anderseits die Sorge um eine gerechte Verteilung des Transportgutes unter die zahlreichen Fuhrleute gemeint) reglementarisch verhindern: gemäß Dekret vom 29. November 1823 durfte auf einen einzigen, von vier Pferden gezogenen Wagen nicht mehr als 30 Colli à 90 Pfund Luganeser Gewicht geladen werden²⁹⁶; das sind ungefähr 42 Zentner Zurzacher

²⁹² Ein unbeschlagener einspänniger, zum Bremsen nicht mit Schrauben durch die Kufen, sondern mit Ketten oder Ringen versehener Schlitten, wie er größtenteils zwischen Ursern und Airolo üblich war, durfte nun bergabwärts 4 Kilozentner laden, ein solcher mit Schrauben 6, und wenn er dazu noch gut mit Eisen beschlagen war, 8 Kilozentner; ein zweispänniger Deichselschlitten, wie er hauptsächlich auf den weniger steilen Strecken bis Göschenen hinauf in Gebrauch war, durfte je das doppelte Gewicht laden; Allg. Fuhrreglement für das Fuhrwesen auf der Straße des St. Gotthardpasses im Kt. Uri, 25. Oktober 1844, Art. 22/23: Sammlung Friedrich Gisler, Altdorf.

²⁹³ Protokoll der Zoll- und Paßkommission Uri vom 1. März 1847.

²⁹⁴ Denkschrift des Staatsrates des Kantons Tessin über das Zollwesen dieses Kantons an die schweizerische Tagsatzung, 22. Heumonats 1841; Eidg. Abschiede 1841, Beilage Litt.JJ, S. 10.

²⁹⁵ Vgl. Seite 87.

²⁹⁶ «Bei der Uebertretung dieser Vorschrift verfällt der Fuhrmann in eine Buße von 20 Franken, die voll und ganz dem Ankläger gehört; speziell sind die Inspektoren der Doganen von Airolo und Bellinzona, die Weggeldbezüger am Monte

Gewicht und rund 10—11 Zentner Ladung pro Zugpferd, das Gewicht des Wagens nicht eingerechnet. Diese 10—11 Zentner dürften so ziemlich der tatsächlichen mittleren, vielleicht etwas mehr nach der obern Grenze hin liegenden Zugsleistung eines Pferdes auf der Strecke zwischen Bellinzona und Airolo entsprochen haben²⁹⁷. Indessen lauten die entsprechenden Angaben aus dem Kanton Uri im allgemeinen eher etwas niedriger²⁹⁸. Um 30—40 % kleiner berechnete man die Ladung für ein Zugpferd auf der Straße zwischen Airolo und Göschenen, die eine mittlere Steigung von 7—8 %, im Maximum gar 10 % aufwies. Hier vermochten zwei Pferde etwa 12 Zentner Waren hinaufzuschleppen, vier Pferde aber höchstens 18—22 Zentner (Zurzacher Gewicht), da sie beispielsweise in der Schöllenen und in der Tremolaschlucht der vielen Kehren wegen die volle Zugkraft nur streckenweise auszunützen vermochten²⁹⁹.

Zur Verwendung kamen in erster Linie vierrädrige Deichselwagen, die von 2—6 und noch mehr Pferden gezogen wurden. Vorwiegend bei jenen Fuhrleuten, die nur ein Zugtier besaßen, war hingegen das einspännige und nur zweirädrige Gabelfuhrwerk (wegen der Gabeldeichsel so genannt) beliebt, ähnlich den im Tessin «barre» genannten zweirädrigen Karren³⁰⁰. Beide Arten von Fahrzeugen rollten auf verhältnismäßig schmalen Rädern.

Natürlich hing die volle Ausnützung der Zugkraft aufs engste mit dem Zustand der Straßen zusammen: eine schlechte Straße bedeutete stark verminderte Leistungsfähigkeit der Transportmittel. Der Zustand der neuen Gotthardstraße ließ bald da und dort und oft manche Wünsche offen. Entsprechend konnten die vorhandenen Transportmittel oftmals nicht die mögliche Leistung erzielen. Damit reduzierte sich die Transportkapazität, der Verdienst des Fuhrmanns fiel kleiner aus, oder die Fuhrlöhne stiegen, zudem waren Zugtier und Fuhrwerk äußerst großen Strapazen ausgesetzt³⁰¹. So wurde der ober-

Piottino und in Biasca mit der Ueberwachung dieser Verordnung beauftragt»; Bull.off., vol. IV, pag. 85.

²⁹⁷ Franscini (La Svizzera italiana, I, 295) kommt ungefähr zum gleichen Resultat, wenn er sagt, daß vier Pferde gewöhnlich beim Bergaufwärtsfahren 45 Zentner Zurzacher Gewicht zu ziehen vermögen, in der Talfahrt aber 60 Zentner Ladung aufnehmen. Eine dementsprechende Zahl nennt auch der eidg. Genieoberst Hegner in seinem Expertenbericht über die neue Gotthardstraße, 1832: «2 Pferde vermögen von Bellenz nach Airolo 18—20 Zentner Waren hinaufzubefördern»; St.A.L., No. 1646.

²⁹⁸ Laut Schreiben der Regierung des Kts. Uri an den eidg. Zollrevisor Zellweger (26. März 1825) zogen zwei Pferde ohne Vorspann: von Flüelen bis Steg 22½ Zentner Zurzacher Gewicht, von Steg bis Göschenen aber nur 17 Zentner; B.A.B., No. 1745.

²⁹⁹ Expertenbericht über die neue Gotthardstraße von Göschenen bis Eriels von Oberst Hegner, 1832; St.A.L., No. 1646.

³⁰⁰ Franscini, La Svizzera italiana, I, pag. 295.

³⁰¹ Uri beschwerte sich im Dezember 1846 bei Luzern über die außerordentlich

flächlichen Behauptung, die freie Konkurrenz trage fast allein die Schuld an Verkehrsstauungen, Nahrung geboten.

Neben dem direkten Straßenunterhalt empfahlen deshalb die Konkordatskantone ihren beiden Mitgliedern Uri und Tessin die Anwendung einer indirekten Maßnahme zum Schutze der Straßen: die Einführung breiterer Radfelgen, mit denen man in der Ebene bereits gute Erfahrungen gesammelt habe³⁰². Uri hatte schon zu Beginn des Jahrhunderts den Gebrauch der Gabelwagen zwischen Flüelen und Steg fast gänzlich verboten³⁰³, da diese mit ihren äußerst schmalen Rädern besonders geeignet waren, tiefe Geleise in den Straßenbelag zu graben. Die Forderung nach größerer Felgenbreite auch bei den Deichselwagen, die die Gotthardstraße befuhren, scheint erstmals an der Konkordatskonferenz im Oktober 1826 laut geworden zu sein. Obwohl man auf beiden Seiten des Gotthards die gute Wirkung, die breite Radfelgen für den Schutz der Straßen haben mußten, einsah, durfte man den Fuhrleuten nicht zumuten, daß sie von einem Tag auf den andern neue Räder anschafften, anderseits mußte der Fuhrman besonders im Gebirge darauf bedacht sein, das Eigengewicht der Wagen möglichst klein zu halten. Einstweilen blieb denn auch die von einem Urner Abgeordneten an der Konkordatskonferenz im Jahre 1830 abgegebene Erklärung — seine Regierung habe das Minimum der Felgenbreite auf $3\frac{1}{2}$ bis 4 Zoll festgesetzt, um die Straßen möglichst zu schonen — mehr Wunsch als Gebot, zumal man in den ersten Jahren der Herrschaft der freien Konkurrenz dem Fuhrwesen am besten damit zu dienen vermeinte, wenn man ihm freien Lauf ließ. Aber erst das Fuhrreglement von 1844 verpflichtete den Fuhrmann bei der Anschaffung neuer Wagen und Räder, je nach der

langsame Spedition auf der Tessiner Seite zwischen Airolo und Hospiz und bezeichnete als Ursache: der allgemein schlechte Zustand der Straße und die Nachlässigkeit der Fuhrleute. Obschon Tessin die schlechte Straße nicht anerkennen wolle, befinde sie sich in einem so schlechten Stand, daß die Fuhrleute selbst mit einer ganz unverhältnismäßig kleinen Ladung von z. B. 10 Säcken auf 4 Pferde nur mühsam ihren Fortgang fänden, und es sei nicht selten, daß die Wagen bis zu den Achsen einsanken; St.A.L., No. 1649.

³⁰² Basel hatte schon 1759 zum Schutze der Straßen den Gebrauch von schmalspurigen Fahrzeugen verboten, nachdem 1724 in derselben Absicht das Höchstgewicht einer Ladung auf 50 Zentner beschränkt worden war. Im Jahre 1812 erklärte sich Luzern bereit, mit Basel wegen Einführung breiter Radfelgen zu unterhandeln. Seit 1817 duldete man in Frankreich nur noch breite Radfelgen. 1827 erließ Basel eine entsprechende Verordnung (Frey R., Das Fuhrwesen von Basel, S. 57 ff.). 1830 kündete auch Luzern durch Publikation im Amtsblatt und Anschlägen an den Zollstationen die Einführung breiter Radfelgen ohne Ausnahme an; St.A.L., No. 1657.

³⁰³ Landratsbeschluß 1804: «Alle Fuhrleute, die zum Marktnauen fahren sowie alle, die Kaufmannswaar in und aus der Sust führen, sollen zur Schonung der Straßen Deichselwagen gebrauchen. Und so einem am Wagen etwas gebräche, soll er es dem H. Landesseckelmeister anzeigen und um die Erlaubnis nachsuchen, mit einem andern Wagen fahren zu dürfen»; Alt Landbuch von Uri, Bd. I, S. 217.

Zahl der vorgespannten Zugtiere, folgende Normen in der Radschienenbreite einzuhalten³⁰⁴:

bei einem 1spännigen Wagen:	2	Zoll breite Radschienen
bei einem 2spännigen Wagen:	2½	Zoll breite Radschienen
bei einem 4spännigen Wagen:	3	Zoll breite Radschienen
bei einem 6spännigen Wagen:	4	Zoll breite Radschienen
bei noch schwereren Wagen:	5	Zoll breite Radschienen

Zugleich enthält dieses Fuhrreglement einige für die Sicherheit der Transporte wichtige Vorschriften, betreffend Art der Zuggeschirre, Ausrüstung und Sicherheitsvorrichtungen der Frachtwagen³⁰⁵.

Die Umstellung vom Saum- auf den Wagentransport dürfte aus rein finanziellen Gründen einige ehemalige Säumer zum Verlassen des Transportgewerbes bewogen haben. Während früher mancher Talbewohner die Mittel zur Anschaffung von ein bis zwei Saumtieren aufbringen konnte, um neben der Land- und Alpwirtschaft mit dem Transport von Kaufmannswaren etwas Bargeld zu verdienen, überstieg nun der Ankauf von Roß und Wagen seine Kaufkraft; diese Umstellung brachte es mit sich, daß das Fuhrgewerbe je länger je weniger als Nebenberuf rentierte³⁰⁶.

1818 kostete

ein gutes Güterfuhr-Roß	24 Louis d'or ³⁰⁷
ein volles Pferdegeschirr	5 Louis d'or
ein Güterfuhrwagen (Deichselwagen)	
mit Seilen, Blachen usw. ausgerüstet	60 Louis d'or

1843 galt

ein gutes Zugpferd	18—20 Louis d'or ³⁰⁸
ein kräftiger Ochse	9—13 Louis d'or

³⁰⁴ Fuhrreglement 1844, Art. 27. Als der Zoll- und Paßkommission bekannt wurde, daß die HH. Meier in Andermatt einen neuen Wagen angeschafft hatten, der den Vorschriften über die Felgenbreite nicht entsprach, wies sie den Sustmeister in Andermatt an, denjenigen, die seit dem Erlaß des neuen Fuhrreglements neue Wagen anschaffen, die den Vorschriften nicht entsprechen, künftig keine Ladung mehr aus der Sust zu geben; Protokoll vom 25. Mai 1846.

³⁰⁵ Während in den untern Teilen des Reußtales der Gebrauch von Gabelwagen verboten war, durften auf der Bergstraße von Steg bis auf den Gotthard Fuhrleute, die nur 1 Zugtier oder eine ungerade Zahl von Zugtieren besaßen, ausnahmsweise mit einem Gabelwagen fahren. Vgl. dazu: Fuhrreglement 1844, Art. 18, 25, 26, 28, 31, 32.

³⁰⁶ Vgl. auch Seite 72.

³⁰⁷ St.A.L., Pars VIII.

³⁰⁸ Im Auftrag des Tessiner Paßaufsehers Luigi Morosini untersuchte Andrea Bullo von Faido die Tiere des Unternehmens Motta von Airolo, Pächter des Schneebruches, und schätzte ihren Wert wie folgt (9. Dezember 1843):

1. Die Stute «Nina», 7 Jahre alt	Wert 20 Louis d'or
2. Eine schwarzbraune Stute, 7jährig	„ 19 „
3. Eine fuchsrote Stute, 8jährig	„ 18 „
4. Die Stute «Tonella», 6jährig	„ 20 „

Entsprechend der Anschaffung war auch der Unterhalt der neuen Transportmittel teurer geworden: es mußten die Wagenräder alle Halbjahre, die Wagenachsen alle Jahre und ein gutes Zugeschirr nach Gebrauch von sechs Jahren durchschnittlich erneuert werden³⁰⁹.

Das gesteigerte Kapitalbedürfnis, das somit die Fahrbarmachung der Gotthardstraße bei den Fuhrleuten weckte, trug zur Konzentration des Fuhrwesens in den Händen einer geringern Zahl von Fuhrleuten bei. In der Gemeinde Airolo beispielsweise beschäftigten sich im Jahre 1808 insgesamt 69 Einzel- und Familienunternehmen mit dem Säumen von Kaufmannswaren; im Jahre 1841 hingegen beteiligten sich nur noch 27 verschiedene Unternehmen, davon ein Viertel mit der Bezeichnung «& Söhne», mit gesamthaft 35 Pferden und 38 Ochsen, oder rund 60 Prozent weniger als 1808 am Fuhrgewerbe³¹⁰. Solche Folgen scheint Uri bereits 1823 vorausgeahnt zu haben, indem die damalige Landsgemeinde dem Landrat den Auftrag erteilte, für einen schleunigen Transport der Waren durch den Kanton Uri Maßnahmen zu treffen und dafür zu sorgen, daß die Transportmittel «so viel als möglich gemeinnützig gemacht werden»³¹¹, womit wohl gemeint sein dürfte, daß sie auf Kosten der Gemeinschaft angeschafft werden sollen, um so ärmern Fuhrleuten, die aus finanziellen Gründen voraussichtlich keine Wagen würden kaufen können, die weitere Ausübung des Fuhrgewerbes zu ermöglichen. Einer möglichst großen Zahl von Landleuten eine Verdienstmöglichkeit zu bieten, war schon seit alters her ein Ziel landesherrlicher Verkehrspolitik am Gotthard gewesen³¹². Das entsprach auch im 19. Jahrhundert dem volkswirtschaftlichen Interesse der Paßkantone, und wir verstehen deshalb ihr fortgesetztes Bemühen um Erhaltung des Fuhrwesens als Einkommensquelle möglichst vieler Landleute.

5. Der Schimmel «Poppa», 5jährig	„	19 ¹ / ₂	„
6. Ein Ochse, genannt «Brugnone», 5jährig	„	12	„
7. Ein Ochse, genannt «Zuicco», 4jährig	„	9	„
8. Ein Ochse, genannt «Moter», 8jährig	„	13 ¹ / ₂	„
9. Ein Ochse, 5jährig	„	12	„

St.A.T., Costruzioni, Strada del San Gottardo, cart. 132.

³⁰⁹ St.A.L., Pars VIII.

³¹⁰ Elenco dei Cavallanti e Slittadori del Comune d'Airolo e il numero delle bestie che ciascuno tiene, 8. März 1808; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2749.

³¹¹ Alt Landbuch von Uri, Bd. II, S. 23.

³¹² Die Jahrrechnungstagsatzung von Luggarus bestätigte im August 1791 eine landvögtische Verfügung, wonach es den Fuhrleuten auf der Strecke Magadino—Gambarogno—Bellenz verboten war, mehr als 5 Saum Kaufmannswaren auf einmal zu laden; dieser Beschluß wurde 1794 und 1797 erneuert, damit «die armen Bauren nicht völlig ruiniert werden» (Eidg. Abschiede, 8, S. 580; Akten des Lauiser und Locarner Syndikats 1797, St.A.Z., B VIII, 355, S. 502) — Sowohl das Aeltere Landbuch von Uri (Art. 123) wie auch die Statuten von Livinen (Art. 132) setzten in diesem Sinne eine Höchstgrenze der Zahl der Saumtiere, die ein Säumer halten durfte, fest: im erstern Falle auf 3 Pferde, 9 Füllen und 3 Bruchochsen und im zweiten auf 7 Saumrosse. Vgl. auch Seite 109, Anm. 360.

Inzwischen änderte sich aber manches an den Grundlagen des Verkehrswesens. Der Ausbau der Paßstraße ermöglichte die Verwendung leistungsfähigerer Beförderungsmittel, die zur selben Zeit und mit gleich viel Kraftaufwand zwei- bis dreimal so viel Waren zu transportieren vermochten wie die frühern, während die Verkehrsdichte nur wenig oder gar nicht stieg. Daneben griff die Idee des Freihandels störend in das gewohnte protektionistische System ein und verurteilte Vorschriften, die die Beschränkung der Freiheit des Gewerbes mit sich brachten. Der oben genannte Vorschlag von 1823 blieb Vorschlag³¹³; die Regelung, daß in Uri kein Fuhrmann mehr als ein Fuhrwerk halten durfte, fiel der freien Konkurrenz zum Opfer. Da nun zur selben Zeit die staatlichen Susten das Recht der Verteilung der Waren unter die Fuhrleute an die Speditoren abtreten mußten, konnte derjenige, der im Sommer nur Alp- und Viehwirtschaft betrieb, nur dann im Winter von einem Speditor Ladung erwarten, wenn die ständigen Fuhrleute das Warenangebot nicht allein zu bewältigen vermochten. So bildete sich das Fuhrwesen seit den 1830er Jahren immer mehr zu einem eigentlichen Berufsstand aus und verlor etwas den Charakter einer Nebenverdienstquelle. Dies führte dazu, daß viele frühere Gelegenheitsfuhrleute ihre Transportmittel verkauften und daß damit in Zeiten größeren Warenandranges eben oft zu wenig Beförderungsmittel vorhanden waren.

Eine spätere Zählung³¹⁴ (1841) gibt ein gutes Bild über die Anzahl der Transportmittel, ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Besitzer im obern Reuß- und im Livinental:

Fuhrbezirk	Fuhr- leute	A n z a h l			Ochsen	Fracht- volumen Colli
		Wagen	Pferde	Schlit- ten		
<i>a) direkte Fuhr:</i>						
Altdorf—Bellinzona	8	11	42			315
<i>b) Strusfuhren:</i>						
Ursern—Gotthard						
im Sommer	11	22	40			352
im Winter	24			38	38	304
Airolo—Gotthard	26			38	38	298
Airolo—Bellinzona— Magadino	11	15	39			315
Faido—Bellinzona						
Faido—Airolo—Gotthard und umgekehrt	17	24	79			585

³¹³ Die Idee, daß Transportmittel durch ein Gemeinwesen angekauft werden könnten, um gelegentlicher Transportmittelknappheit begegnen zu können, tauchte 1842 nochmals auf, wurde aber von Uri als undurchführbar zurückgewiesen; vgl. Anm. 277, Seite 84.

³¹⁴ Vgl. Beilage II.

In dieser Zusammenstellung fehlen die Urner und Tessiner Strusfuhrleute, die auf den Strecken Flüelen—Ursern und Magadino—Giornico tätig waren. Versuchen wir für den Bezirk Leventina zwischen der Zählung von 1808 und derjenigen von 1841 einen Vergleich zu ziehen, so ergibt sich, daß 1841 rund drei Fünftel weniger Fuhrleute mit zusammen 33 Güterwagen und 98 Pferden zur gleichen Zeit viel mehr Waren zu transportieren vermochten als alle im Jahre 1808 gezählten 347 Saumtiere zusammen.

Trotz der häufig vernommenen Klagen, daß der Gotthardgüterverkehr an Transportmittelknappheit leide, stellen wir fest, daß die dem Güterfuhrwesen zur Verfügung stehenden Transportmittel den normalen Warenzufluß zu bewältigen vermochten. Bei gelegentlich großer Warenaffluenz oder nach naturbedingten Verkehrsunterbrüchen blieben aber die Waren oft mehr oder weniger lange Zeit liegen, da die Transportmittel dem plötzlichen Ueberangebot an Gütern innert nützlicher Frist nicht mehr Herr zu werden imstande waren, obschon die Aufsichtsorgane des Passes (Zoll- und Paßkommission, Delegato del Passo) bei solchen Vorkommnissen nie verfehlten, Säumer, Fuhrleute und Speditoren zu vermehrtem Wett-eifer und vor allem zur Vermehrung der Transportmittel aufzufordern³¹⁵. Damit tritt aber ein allgemeiner Nachteil der damaligen, ganz in Privatbesitz stehenden Beförderungsmittel zutage: die sehr geringe Elastizität bei verändertem Bedarf. Man durfte dem Fuhrmann nicht zumuten, daß er für den Fall plötzlicher Warenaffluenz zu Hause Transportmittel auf Pikett hielt, die er vielleicht einmal pro Jahr für ein paar Tage einsetzen konnte.

Die häufigsten Stockungen erlitt der Verkehr über den Gotthard, außer im Winter, wenn er der Schneemassen wegen gesperrt war, während den Monaten August und September, da die Transit-

³¹⁵ Als im Winter 1846/47 mehrmals Knappheit an Transportmitteln herrschte, wies die Zoll- und Paßkommission die Ursener Fuhrleute an, ihre Transportmittel „entsprechend der übernommenen Verpflichtung“ um die Hälfte zu vermehren. Den Speditoren aber machte sie den Vorschlag, den Fuhrleuten mit Geldvorschüssen beim Kauf mehrerer Transportmittel behilflich zu sein, so wie dies auch schon die Airoler Speditoren getan hätten, ferner Leute mit Handschlitten zum Abtransport der Güter vom Gotthardhospiz bis Ursern heranzuziehen; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 8. Januar, 1. März 1847. Ferner sollen die in Airola placierten Transportmittel einstweilen nach dem Hospiz beordert werden; Protokoll vom 11. Mai 1847. Es scheint tatsächlich, daß einige Urner Fuhrleute (*conducenti tedeschi*) im Winter lieber nur auf der Strecke Magadino—Airola und umgekehrt Waren führten, wo sie meistens mit Wagen fahren konnten, als auf der viel beschwerlicheren Paßstraße von Ursern nach dem Hospiz. Mit Schreiben vom 15. Februar 1847 beklagte sich der Delegato del Passo, Morosini, beim Tessiner Straßenbauinspektor Ing. Lucchini über diese Urner Fuhrleute, da diese den Leventinern die leichtere Arbeit wegnähmen und dazu beitrügen, daß gegenwärtig in Airola so viele Waren ankämen, daß man bald nicht mehr wisse, wo diese hinlegen; gerechterweise müßte man diese „Herren von Uri“ verpflichten können, im Winter den gleichen Weg wie im Sommer zu machen; St.A.T., Costruzioni, cart. 133.

waren auf die Messen von Zurzach, Frankfurt a. M., Sinigaglia und Alexandrien dem Paß von beiden Seiten her zuströmten. Da zur gleichen Zeit der innerschweizerische Käseexport einsetzte, war eine Transportmittelknappheit unvermeidlich. Neben dem Vieh war der Käse der weitaus bedeutendste Exportartikel der Urner selbst, deshalb wurde er unter allen Umständen zum Transport übernommen und eher das Transitgut etwas hintenan geschoben, ungeachtet der daraus möglicherweise resultierenden Diskreditierung des Passes beim auswärtigen Handelsstand³¹⁶. In den 1830er Jahren wurde die Anzahl der dem Güterverkehr zur Verfügung stehenden Zugtiere noch dadurch reduziert, daß sich viele ehemaligen Fuhrleute dem intensiver werdenden und rentablen Post- und Reiseverkehr zuwandten³¹⁷. Allein der 1845 gegründeten «Postteil-Gesellschaft» von Flüelen, welche die Führung der Beiwagen zu den Diligencekursen der Post von Flüelen bis hinauf ins Urserntal übernahm, standen vom 1. Juli bis im Oktober 40 und mehr Pferde ständig zur Verfügung³¹⁸.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts änderten sich die Verhältnisse wenig. Die Zahl der Transportmittel paßte sich weiterhin der normalen Nachfrage an und wenn zeitweise größere Warenmengen dem Gotthard zuflossen, traten erneut Verkehrsstauungen ein. Ein Unterschied gegenüber früher ist jedoch bemerkenswert: der Zubringerdienst zum Gotthard wurde seit 1856 im Norden durch die Eisenbahn (Zentralbahn) bis Luzern besorgt und von da bis Flüelen (seit 1837) durch das Dampfschiff; dies steigerte die Transportkapazität enorm und erhöhte damit die Gefahr größerer und vermehrter Stauungen auf der Gotthardstrecke. Nach dem Frieden von Villafranca (im Juli 1859) begann sich der Handel von und nach Italien, der seit einiger Zeit gestockt hatte, plötzlich wieder zu beleben. Die Zentralbahn brachte allein im Oktober 1859 10 873 Zentner für den Gotthard bestimmte Transitwaren nach Luzern. Die

³¹⁶ Das Urner Handlungskomitee schrieb 1802 an die Luzerner Handelskammer: Da im August und Herbstmonat infolge des Zudranges an Meßwaren und Käse die meisten Warenstockungen einträten, beabsichtige Uri eine Verordnung zu erlassen, wonach die Meßwaren, um sie nicht zu schädigen, in gleichem Maße wie die Käse verführt werden sollen; St.A.L., Pars VIII — Die Urner Paßordnung von 1804 enthält dann wirklich eine entsprechende Bestimmung; nach Art. 8 soll von den Meßwaren jederzeit ein Drittel vorzugsweise, d. h. ungeachtet der sonst üblichen Rangordnung, befördert werden. Einen ähnlichen Paragraphen enthält das Tessiner Doganengesetz von 1815.

³¹⁷ Vgl. Muheim L., Die Entwicklung und volkswirtschaftliche Bedeutung des Reise- und Fremdenverkehrs im Kanton Uri, S. 11. Ferner: Memorial in Sachen des St. Gotthardpasses, Luzern 1860; Gotthardbahnarchiv Luzern. Darin wird berichtet, daß um 1850 jährlich etwa 27 700 Personen über den Gotthard mit der Post gereist sind.

³¹⁸ Protokoll der Postkommission, 27. Juni 1845, 28. März 1846. Die Luzerner Handelskammer bemerkte 1864, daß der Fremdenverkehr im Sommer für die Fuhrleute rentabler sei als der Waretransport; St.A.L., Pars VIII.

Uerner Speditionshäuser waren aber außerstande, für den schnellen Weitertransport dieser Waren genügend Transportmittel aufzubieten, so daß ordinäre Güter anstatt nach vier bis fünf Tagen erst nach 17—19 Tagen nach der Ankunft in Flüelen die Schweiz in Magadino oder Chiasso wieder verlassen konnten. Trotzdem die Speditoren mit der Eilfuhr anstatt wie bisher 50 Zentner nun 150 Zentner und mit der Ordinärfuhr anstatt 160 nun 240 Zentner pro Tag von Flüelen wegtransportieren ließen, fällt das schweizerische Handels- und Zolldepartement doch noch eine große Zahl von Bußen wegen verspäteter Lieferung³¹⁹. Wie bei dieser Gelegenheit, so suchte man auch sieben Jahre später, als neuerdings sehr große Warenmengen plötzlich dem Gotthard zuströmten (infolge Sperre des Hafens von Marseille wegen Cholera und infolge Ueberschwemmungen, die Mitte September 1866 den Verkehr über den Mont Cenis für einige Zeit vollständig unterbrachen)³²⁰, mit Eifer nach Maßnahmen, mit denen man künftig derartige kreditschädliche Verkehrsstockungen verhindern könnte: Ausbesserung der Gotthardstraße, besserer Schneebruch, höhere Fuhrlohne, vermehrte Aufsicht der Speditoren über die Fuhrleute, waren die Vorschläge, denen jedoch nur sekundäre Bedeutung beizumessen ist; weder die Luzerner Handelskammer noch das eidgenössische Departement der Staatswirtschaften noch die Speditoren selbst waren in der Lage, bessere, erfolversprechendere Maßnahmen anzugeben. Als einziger Ausweg blieb schließlich: die Gotthardbahn.

Die Organisation der Güterfuhren und die Transportgeschwindigkeit

Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Verkehrsbetriebe sind für den neuzeitlichen Handel in zunehmendem Maße bedeutungsvoll geworden. Insbesondere seit Beginn des 19. Jahrhunderts stellte die stetig wachsende Intensivierung des Wirtschaftslebens stark gesteigerte Ansprüche an die Gütervermittlung. Je mehr nun ein Verkehrsweg mit der Zeit Schritt zu halten vermochte, um so größer war

³¹⁹ Bericht der Luzerner Handelskammer an das Schweizerische Handels- und Zolldepartement vom 21. Dezember 1859; St.A.L., Pars VIII, und St.A.L., As, No. 2360.

³²⁰ Im Oktober 1866, dem Höhepunkt, beförderten die Dampfschiffe 15 761 Zentner Transitwaren von Luzern nach Flüelen, am 13., 15. und 20. Oktober durchschnittlich je 1000 Ztr. Obschon die tägliche Leistung der Transportmittel, die normalerweise etwa 400 Ztr. betrug, auf 600 Ztr. gesteigert werden konnte, wuchs in Flüelen das Warenlager auf 4000 Ztr. an, so daß sich die Speditoren genötigt sahen, einen Teil dieser Waren wieder nach Luzern zurückzusenden und von dort über Chur und den Splügen nach Italien zu leiten; Schreiben der Luzerner Handelskammer an das eidg. Staatswirtschaftsdepartement, 17. November 1866; St.A.L., Pars VIII, und St.A.L., As, No. 2364.

der Anreiz für Kaufleute, Versand oder Zufuhr der Produkte über die betreffende Straße zu leiten. Die Landstraße und insbesondere eine Bergpaßstraße läßt zwar im Vergleich zu Wasser- oder Schienenweg nur verhältnismäßig geringe Fortschritte für den Güterverkehr zu. Um so wichtiger war deshalb die Ausnützung der gegebenen Möglichkeiten. Wie weit die optimalen Möglichkeiten am Gotthardpaß erkannt und ausgewertet worden sind, sollen die folgenden Ausführungen zeigen.

1. Die Strus- oder Stationsfuhren

In den Strusfuhren — sie wurden auch indirekte Fuhren genannt — lebten organisatorisch die frühern Teilfuhren weiter. Von den Fuhrleuten als wirtschaftlichste Art des Warentransportes gepriesen³²¹, war das Strus-System auch im 19. Jahrhundert am Gotthard so verbreitet, daß der größte Teil der Waren «per Strusen» befördert wurde. So wie früher der Teilsäumer seine Ladung aus der Hand des Oberteilers empfang, so wurden ihm nun die zu transportierenden Waren von einer obrigkeitlichen Sust, vom Faktor oder Spediteur zugeteilt, damit er sie bis zur nächsten Umladestation weiterführe. Bei diesem Relaistransport wechselten die Güter zwischen Flüelen und Bellinzona acht und mehr Mal den Fuhrmann³²², mußten also ebenso oft umgeladen werden.

«Strausgüter sind hauptsächlich Wein, Branntwein, Reis und Käse, welche meistens hiesigen Kaufleuten gehören, von ihnen selbst teilweise durch ihre eigenen Saumpferde, teilweise durch die Strauspferde, die selten oder nie auf Bellenz gehen, sondern stationsweise führen, um immer mit geringen Spesen in ihrer Heimat übernachten zu können, transitirt werden»³²³. Neben den genannten Warengattungen, die einen Hauptanteil am Gotthardgüterverkehr hatten, wurden gelegentlich auch andere Transitwaren stationsweise transportiert³²⁴, und vor allem im Winter war die indirekte Fuhr begreiflicherweise ausnahmslos üblich. Ueberdies lag es in den natürlichen Verhältnissen, von denen der Transport über das Gebirge abhängig war, daß die Waren manchmal und ohne Rücksicht auf die Gattung durch «strusen» befördert wurden: während z. B. zwischen

³²¹ Vgl. Anm. 258, Seite 79.

³²² Bemerkungen des eidg. Finanzministers für Zölle und Mauthen, 1802; B.A.B., No. 2671, S. 105.

³²³ Bemerkungen der Munizipalität und der Kaufmannschaft von Ursern über die Organisation der öffentlichen Warenniederlagen, 1802; B.A.B., No. 2671, S. 59 ff.

³²⁴ «Die Pedenuzballen, Leder und andere geringe Waar mögen mit Zufriedenheit des Eigentümers oder des Speditors durch Strußen zu gehen vom Handlungskomitee erlaubt werden.» Konferenz der Kantone Uri, Schwyz, Tessin und Luzern in Altdorf, November 1804. Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1642.

Flüelen und Amsteg schwere Ladungen möglich waren, mußten diese von hier aus in zwei Hälften weitergeführt werden, oder während im untern Teil des PASSES die Straße noch für Wagen fahrbar war, mußten im obern Teil bereits Schlitten verwendet werden usw. Daß in diesem Strusfuhrsystem oft der Grund für Transportverzögerungen — und nebenbei für Beschädigungen der Waren — gesucht werden muß, liegt auf der Hand³²⁵.

2. Die Strack- oder direkten Fuhren

Für den Fuhrmann und für die Transportmittel beschwerlicher, darum von vielen Fuhrleuten nicht begehrt, waren die Strackfuhren, die ihre Ladungen direkt, ohne umzuladen, von Flüelen oder Altdorf nach Bellinzona oder Magadino brachten. Schon früher war man sich des vorteilhaften Einflusses, den solche Strackfuhren auf die Transportdauer haben mußten, bewußt, war doch z. B. die Faktoren- und Säumerordnung von 1701 ausschließlich den direkten Fuhren gewidmet³²⁶. Weil die Strackfuhr von einer Hauptsust zur andern «dem Transit der Waren die meiste Schnelligkeit und Sicherheit gewährt»³²⁷, genoß sie im 19. Jahrhundert gegenüber den gewöhnlichen Fuhren manche Bevorzugung.

Dem Urner Handlungskomitee wurde 1804 die Verpflichtung auferlegt, stets dafür zu sorgen, daß der «direkt fahrende Säumer jederzeit mit Waren könne versehen werden»³²⁸. Solange Sust- und Waagzwang bestanden, war ihnen die direkte Fuhr nur in Altdorf und Bellinzona unterworfen. Den Hauptanreiz für die Fuhrleute bildeten die höhern Fuhrlöhne³²⁹. Nach dem Verzeichnis der Fuhrleute und

³²⁵ In einem Gutachten der Luzerner Handelskammer vom März 1830 heißt es: Bei Spesengleichheit muß uns der Vorteil der Kürze, wenn er gehörig benutzt wird, notwendig den Vorzug vor allen andern Parallelstraßen einräumen. Allein in diesem Punkt bleiben noch viele Verbesserungen zu wünschen übrig, denn durch die vielen Irregularitäten auf den verschiedenen Warenstationen ist bis jetzt die Spedition ungemein verspätet worden; St.A.L., No. 1645.

³²⁶ Vgl. Seite 42.

³²⁷ Sust- und Paßordnung von Uri, 1804, Art. 15.

³²⁸ Konferenz der Stände Uri, Tessin, Luzern und Schwyz in Altdorf, November 1804; Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1642. Vgl. ferner: Fuhr- und Speditionsordnung für die Bergpässe, 1802, Art. 52—54; Aktensammlung der Helvetik, Bd. VIII, S. 532 ff.

³²⁹ Transitwaren, die durch die direkte Fuhr gingen, bezahlten etwa 10—12% höhere Frachtpreise, als wenn sie durch die Strusfuhr gingen, zum Export bestimmte Landesprodukte (z. B. Käse) durften hingegen nur etwa mit 5—6% höhern Frachtpreisen belastet werden, wenn sie anstatt wie gewöhnlich mit der Stations- mit der Strackfuhr versandt wurden; importierte Lebensmittel (z. B. Reis, Wein) zahlten im einen wie andern Falle ungefähr gleich viel Frachtpesen; Frachttarif, aufgestellt von den drei Handlungskomitees von Luzern, Altdorf und Bellinzona mit Gültigkeit in den Monaten Mai bis Oktober 1802; B.A.B., No. 2671, S. 113 ff.

Transportmittel in der Leventina 1841 (vgl. Beilage II) betrieben von den insgesamt 88 aufgeführten Fuhrleuten nur deren 8 (darunter kein einziger Tessiner Fuhrmann) die direkte Fuhr, die andern blieben immerfort bei ihren Stationen.

3. Die Eilfuhr

Im Unterschied zur Strackfuhr ward die Eilfuhr meistens nicht durchgehend vom gleichen Fuhrmann geführt, sondern wechselte wie die Strusfuhr verschiedene Male den verantwortlichen Führer. Für die ältere Zeit des Gotthardgüterverkehrs freilich fällt die Unterscheidung in Strack- und Eilfuhr schwer. Sicher wurden Versuche unternommen, die direkte Fuhr durchzusetzen³³⁰, ob mit dauerhaftem Erfolg, scheint uns angesichts der für die Säumer viel bequemern, mindestens auf dem Gotthard unterbrochenen Eilfuhr eher fraglich.

Mit dem Namen «Eilgut» bezeichnete man früher einfach alle fremden Kaufleuten gehörenden Transitgüter, ob diese nun direkt oder in Abteilungen von Flüelen nach Bellinzona und umgekehrt geführt wurden. Seit dem Jahre 1617 genoß das «Eilgut» gegenüber dem gewöhnlichen Transportgut das Vorrecht, daß es auch an Feiertagen (ausgenommen einige hohe Festtage wie Ostern, Pfingsten, Weihnachten usw.) transportiert werden durfte³³¹. Da diese katholischen Gegenden neben den gewöhnlichen Sonntagen eine große Zahl kirchlicher Feste feierten, war der den Säumern 1617 gewährte päpstliche Dispens von einiger Bedeutung für einen speditiveren Warentransit.

³³⁰ Teilbrief der Säumer von Flüelen, Silenen und Wassen vom 25. August 1383: Niemand soll Ballen oder Säume, die nach «Lamparten» gehören, aufnehmen als von einem See zum andern. — Die Faktoren- und Säumerordnung von 1701 bestimmte (Art. 1): Alle Säumer aus Uri, Ursern und Livinen sollen die Kaufmannsgüter zu Bellenz und Altdorf ohne Ausred oder Aufschub aufnehmen und selbige in 4 oder 5 nächsten Werchtügen nach Altdorf oder Bellenz in gesetzlichem oberkeitlichem Lohn wohl conditioniert liefern und underwägs nicht abtauschen oder verwechslen, bei hoher Straf.

³³¹ Das päpstliche Indult vom 20. März 1617 gestattete allen Fuhrleuten, Säumern und Trägern von Kaufmannswaren, welche durch Helvetien aus Deutschland, Frankreich, Belgien und andern italienischen Provinzen nach Italien und umgekehrt geführt werden, diese nach Abhören der Heiligen Messe auch an Feiertagen zu transportieren; italienische Uebersetzung in: Bull.off., vol. 24, pag. 191 ff. — In ähnlichem Sinne äußern sich: die «Ordnung der Feüwrtügen vnd Godtsdiensten» vom 24. September 1650 (hg. von A. Müller, Rechtsquellen von Uri, Gesch'freund, Bd. 21, S. 305 ff.), ein Urner Landsgemeindebeschluß aus dem Jahre 1716 (Alt Landbuch von Uri, Bd. I, S. 208), zwei Talgemeindebeschlüsse von Ursern aus den Jahren 1709 und 1720 (Talbuch von Ursern) sowie die Statuten des Livinen-, Meien- und Maggiatales (vgl. Weiß O., Die tessinischen Landvogteien, S. 151).

Anfangs des 19. Jahrhunderts wurden am Gotthard überhaupt keine Waren mehr an Feiertagen transportiert, währenddem Luzern 1803 den Amtmännern und Polizeibehörden die Weisung erteilte, die Iselin'sche Ordinarifuhr von Basel nach Luzern auch an den gebotenen Feiertagen ungehindert passieren zu lassen³³². Landammann und Staatsrat des Kantons Tessin fanden es nötig, 1818 «das von den cavallanti und caretieri eingeführte, skandalöse, willkürliche Verführen von Kaufmannsgütern an Festtagen (giorni festivi)» zu verbieten³³³. Die Luzerner Handelskammer klagte aber gleichzeitig: weil im Kanton Uri an Sonn- und Feiertagen keine Waren geführt würden, gingen dem Warentransport während des Jahres etwa 75 Tage verloren³³⁴. Dank dem Transitkonkordat der Gotthardkantone konnte schließlich auch hier Abhilfe geschaffen werden. 1829 bezeichnete Basel den Stillstand der Warenfrachten an Sonn- und Feiertagen in den Kantonen Uri und Tessin als übles Hindernis der Transitförderung. Drei Jahre später erteilte eine Konkordatskonferenz den beiden Ständen den Auftrag, bei den zuständigen Stellen der Kirche einen sogenannten Dispens einzuholen. Allein dieser Punkt schien weder den Urnern noch den Tessinern einstweilen besonders am Herzen zu liegen; denn es dauerte wiederum fast zwei Jahre, bis Tessin endlich versprach, ein entsprechendes Begehren an den Heiligen Stuhl zu richten³³⁵. Bevor die päpstliche Bewilligung 1835 eintraf, hatte Tessin bereits von sich aus den Transitgüterverkehr an Sonn- und Feiertagen provisorisch erlaubt, damit die inzwischen erlangte Einsicht in die Dringlichkeit einer derartigen Erlaubnis für die Förderung des Warentransits dokumentierend³³⁶. Uebereinstimmend waren Uri und Tessin der Ansicht, daß von der päpstlichen Erlaubnis aber nur in dringenden Fällen Gebrauch gemacht werden soll. An Sonntagen gänzlich verboten blieb der interne Verkehr, das Führen von Konsumgütern, Käse und Getränken; hingegen durften die Kutscher die Reisenden auch an solchen Tagen befördern³³⁷.

³³² St.A.L., No. 1657.

³³³ Bull.off., vol. II, pag. 11. Dasselbe Verbot wurde mit Dekret vom 21. August 1827 wiederholt; vgl. Bull.off., vol. V, pag. 43.

³³⁴ St.A.L., Pars VIII.

³³⁵ Protokolle der Konferenz von 1829, 1830, 1832, 1833; St.A.L., No. 1645, 1646.

³³⁶ Dekrete vom 15. September 1834 und 10. Juni 1835; Bull.off., vol. XV, pag. 248 und 291.

³³⁷ Urner Fuhrreglement 1844, I, Art. 9. Zahlreiche Fuhrleute glaubten, daß die einschränkenden Bestimmungen über den Sonntagsverkehr nach 1848 nicht mehr so genau einzuhalten seien, mußten jedoch erfahren, daß die Post- und Transitzkommission nach wie vor jede Uebertretung mit Buße ahndete. — 1843 hatte die Zoll- und Paßkommission bewilligt, daß der Sustmeister von Andermatt im Winter, wenn keine Eilgüter vorhanden waren, ausnahmsweise den Voroehen an Sonntagen auch Käse zum Verlad geben durfte; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 25. Januar 1843.

Wie in manch andern Fällen war die Wiedereinführung der Sonntagstransporte am Gotthard letztlich ein Verdienst des Transitkonkordats. Basel und Luzern war es geglückt, sowohl Uri wie Tessin von den nachteiligen Folgen der Transportsperre an Sonntagen zu überzeugen³³⁸. Die Aufhebung des Verbots brachte noch im selben Jahre einen beinahe exemplarisch zu wertenden Erfolg: der in Luzern ansässige Spediteur Friedrich Knörr organisierte in Zusammenarbeit mit einem zweiten Luzerner Speditionshaus, Balthasar Falcini, und einigen Geschäftspartnern im Ausland eine zweimalige wöchentliche Eilfuhr von Magadino nach Basel für die «nach der Schweiz, Preußen und England transitierende Seide»³³⁹. Die seit einiger Zeit anerkannte freie Konkurrenz im Fuhrwesen und die von nun an erlaubten Sonntagsfuhren bildeten die unerläßlichen Voraussetzungen für dieses Knörr'sche Unternehmen³⁴⁰. In jedem Kanton bestellte Knörr einheimische Fuhrleute, die sich verpflichteten, seine Eilgüter auf der von ihnen befahrenen Strecke unverzüglich nach ihrem Eintreffen weiter zu befördern³⁴¹. Einzig die Organisation der je Mittwoch und Sonntag für die Eilfuhr benötigten Schiffskurse von Flüelen nach Luzern bereitete ihm einige Schwierigkeiten, weil sich drei Schifffahrtsgesellschaften für die Uebernahme dieser

³³⁸ Das Wochenblatt von Uri (16. August 1838) berichtet, daß auch im «stabilen Uri mancher Fortschritt zum Bessern geschehen ist». So seien zur Belebung des Transithandels und der Industrie mehrere überflüssige Feiertage abgeschafft worden.

³³⁹ Schreiben Knörrs vom 23. Juni 1835 an die Regierung des Kts. Luzern; St.A.L., No. 1647.

³⁴⁰ Knörr bittet in dem oben zitierten Brief die Luzerner Regierung, daß sie die Kantone Uri und Tessin zur strengsten Handhabung der Konkordatsbestimmungen anhalte, und dachte damit ohne Zweifel in erster Linie an die freie Konkurrenz und die Sonntagstransporte. Doch nachdem sowohl die Regierung wie die Handelskammer Luzerns einer solchen Eilfuhr Anerkennung und Unterstützung versprochen hatten, zögerten auch Uri und Tessin nicht mehr, dem Unternehmen Zuvorkommenheit anzubieten.

³⁴¹ «Die Fuhrleute Michael Hunkeler von Dagmersellen und Leonz Wältert von Büron verpflichten sich, vom 1. Januar 1836 an die Eilgüter von Luzern nach Basel zu befördern, verlangen aber, daß sie dabei vor allen andern Fuhrleuten bevorzugt werden» (St.A.L., Pars VI). — Aus dem Protokoll der Zoll- und Paßkommission vom 14. Dezember 1846 erfahren wir, daß C. F. Nager, J. M. Müller, A. Regli, C. S. Regli, alle von Hospenthal, sowie Beat Doswald «die Eilfuhrübernehmer» am Gotthard seien.

Zur Ueberwachung eines geordneten und schnellen Umladens der Waren bestellte die Urner Zoll- und Paßkommission 1845 die im Fuhrreglement von 1844 vorgesehenen Aufseher in Hospenthal, Andermatt, Wassen, Steg, Altdorf und Flüelen; Protokoll vom 17. Januar 1845 — Trotzdem verging um die Mitte der 1840er Jahre kaum eine Woche, wo der Zoller in Flüelen oder der Sustmeister in Andermatt sich nicht über Verspätungen der die Eilfuhr führenden Fuhrleute zu beschweren gehabt hätten; nach ihren Rapporten an die Paßkommission rührten diese Verspätungen von «unnützen Versäumnissen der Fuhrleute auf der Straße» und von zu langen Aufenthalten auf den Stationen her; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 8. Juli 1845 und 14. Dezember 1846.

Fahrten interessierten: die Luzerner Pfisternauen-Gesellschaft, die Urner Nauengesellschaft und die «kleinere Gesellschaft in Flüelen». Knörr beabsichtigte, die Eilschiffkurse möglichst ökonomisch mit den Kursen der gewöhnlichen Frachtschiffe zu kombinieren. Weil aber die Urner die freie Konkurrenz zu Wasser immer noch nicht anerkannten und vor allem die Urner Nauengesellschaft sich außerordentlich eigensinnig auf ihr Abfuhrmonopol in Flüelen berief, verzichtete die Pfisternauen-Gesellschaft im Interesse der Eilfuhr jedenfalls während den ersten drei Monaten ihres Bestehens (von Mitte August 1835 an) auf alle Ladungsansprüche in Flüelen. Für das Dampfschiff mußte sich Knörr später das Abfuhrrecht in Flüelen mit einer jährlichen Entschädigungssumme erkaufen³⁴². Ueber die «sehr ersprießliche Unternehmung» der beiden initiativen Luzerner Speditionshäuser, von denen Knörr an erster Stelle zu nennen ist, berichtete der Kleine Rat des Kantons Luzern am 12. Dezember 1835 an den Großen Rat: «Seit den vier Monaten, während welchen sie besteht, sind durch die Eilfuhren wieder 949 Seidenballen im Gewichte von 1467 Zentner gewonnen worden, ein Artikel, welcher seit dem Jahre 1798 von der Gotthardstraße beinahe verschwunden war³⁴³. Nebenbei wurden durch die gleichen Eilfuhren 468 Zentner Struzza, Seidenfabrikate, Baumwollen, Tuchwaren und Manchester nebst andern Waren spediirt. Es läßt sich erwarten, daß die Einrichtung eines Dampfschiffes diese Eilfuhren noch sehr in Aufnahme bringen wird. Dieser begonnenen Einrichtung mag es z. T. zuzuschreiben sein, daß die Zölle dieses Jahr wieder einen größern Ertrag lieferten als bisher». Von dieser zum Zwecke der Förderung der Seidentransporte eingeführten Eilfuhr profitierten auch andere Güter. Da sich die Rohseidentransporte nur in der Richtung Süd—Nord abwickelten, mußte dafür gesorgt werden, daß Fuhr- und Schiffleute auch Rückladung erhielten. Dies konnte dadurch geschehen, daß man ihnen entweder Ordinärgüter mitgab oder, wenn der Kaufmann mehr Wert auf schnelle Beförderung als auf einen kleinen Zuschlag auf den Frachtpreis legte, wiederum als Eilgut deklarierte Fracht³⁴⁴. Die nachfolgende Tabelle zeigt deutlich, wie

³⁴² Vgl. Seite 125/126.

³⁴³ Diese Behauptung, daß seit 1798 fast keine Seide mehr über den Gotthard ging, ist etwas übertrieben. Nach einer Statistik der Luzerner Güterbestätereien (St.A.L., Pars V) transitierten im Durchschnitt der Jahre 1803—1807 immerhin 3941 Colli Seidenwaren; damit umfaßten sie rund 27% sämtlicher in dieser Zeit über den Gotthard nach Luzern geführten Transitgüter. Erst später nahm der Seidentransit zusehends ab.

³⁴⁴ «Da hinsichtlich der Eilfuhren Mißbräuche gemacht werden, indem Waren mit der Eilfuhr verführt werden, die gar nicht Eilgut sind, wird bekanntgegeben: daß es zwar den Herren Speditoren freisteht, Waren als Eilgüter zu verschicken, doch sollen solche dann binnen 3 Tagen, Wind und Wetter und höhere Gewalt vorbehalten, den Kanton Uri passiert haben, bei Buße von 2 Fr. pro Collo, welche zur Hälfte dem Ankläger zufällt.» Landratserkenntnis vom 6. Dezember 1836; Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 89.

beliebt die Knörr'sche Eilfuhr sofort war und vor allem ihr großer Anteil am Süd—Nord-Verkehr:

«Tabellarische Uebersicht über die durch die Luzernische Sust nach dem Gotthardpaß gegangenen und von daher gekommenen Transitwaren»³⁴⁵

Jahr	Vom Gotthard her		Von Luzern nach dem Gotthard		Total Ztr.
	per Ordinari- schiff Ztr.	per Eil- schiff Ztr.	per Ordinari- schiff Ztr.	per Eil- schiff Ztr.	
1831	22 202	—	4 373	—	26 575
1832	13 358	—	4 241	—	17 599
1833	6 488	—	4 206	—	10 694
1834	3 991	—	4 467	—	8 398
1835	5 690	2 349	5 878	1 478*	15 395
1836	3 573	9 532	5 811	1 052	19 968
1837**	962	2 316	1 781	310	5 369

* von Mitte August bis 31. Dez.

** 1. Jan. bis 31. März

Der Anteil der durch die Knörr'sche Eilfuhr über den Gotthard nach Luzern geführten Seidenwaren am gesamten vom Gotthard her in Luzern eingetroffenen Transitgut betrug³⁴⁶:

Jahr	Total Transitgut vom Gotthard her Ztr.	davon waren Seidenwaren	
		Zentner	in Prozent
1837	12 101	4 074	33,7
1838	13 899	5 488	39,5
1839	13 778	4 608	33,4
1840	17 676	6 306	35,6
1841	16 954	6 644	39,2
1842	19 417	7 291	37,5
1843	20 065	8 441	42,1
1844	21 047	7 001	33,3
1845	30 614	6 660	21,8
1846	34 483	6 571	19,1
1847	141 249	6 590	4,7
1848	14 175	11 165	78,8
1849	47 487	9 554	20,1
1851	39 446	1 112	2,6

Die Seide soll dank der guten Eilfuhr Mitte der 1840er Jahre eines der bedeutendsten «in Chiasso ein- und in Basel ausgehenden» Transitgüter des Gotthardpasses gewesen sein; sonst nehme der größte Teil der von Italien nach Deutschland und umgekehrt bestimmten

³⁴⁵ Ausgefertigt von Heinrich Segesser, Güterbestäter bei der Sust in Luzern, 15. April 1837; St.A.L., No. 1647.

³⁴⁶ Nach Statistiken der Luzerner Güterbestäterei zusammengestellt; St.A.L., No. 1657 und Pars V.

Waren den Weg über die östlichen Alpenpässe, über Marseille oder den Mont Cenis, heißt es in einem Expertenbericht über die Untersuchung der Gotthardstraße 1844³⁴⁷.

Das erfolgreiche Unternehmen Friedrich Knörrs wirkte nicht nur für sich, sondern auch als Vorbild nachahmenswerter Initiative. Im Jahre 1841 organisierte ein weiteres Luzerner Speditionshaus, Falcini jüng. & Co., ebenfalls eine Eilfuhr, zwar nicht über den Gotthard, aber doch auf der bedeutenden Zufahrtslinie Zürich—Luzern. Durch Koordination mit den Knörr'schen Eilschiffen hoffte Falcini einerseits einen Teil des Zürcher Fernhandels von den Bündner Pässen auf den Gotthard ziehen zu können, anderseits auch den Warenverkehr zwischen Zürich und Bern anstatt durch den Kanton Aargau über Luzern zu leiten³⁴⁸. Die guten Resultate der Knörr'schen Eilfuhr schienen auch dem Urner Landammann Vinzenz Müller vorgeschwebt zu haben, als er 1844 anlässlich von Beratungen der Konkordatskantone über «Vermehrung der Verbindungsmittel über den Gotthard» den Vorschlag unterbreitete: einen Eilfuhrkurs für Güter zu organisieren, welche jetzt von Triest und Venedig über den Mont Cenis nach Lyon gehen, die aber von Bergamo aus ebenso gut über den Gotthard nach Luzern, Bern und Basel gelenkt werden könnten³⁴⁹. Ueber das Schicksal dieses Vorschlages wissen wir nur soviel, daß er niemals verwirklicht wurde.

4. Die Transportgeschwindigkeit

Der Gotthardpaß hatte zum vornherein gegenüber seinen schärfsten Konkurrenten den Vorzug des kürzesten Alpenüberganges. Die in Luzern erschienene Zeitung «Der Waldstätterbote» kündete die baldige Vollendung der neuen Gotthardstraße 1829 mit folgenden, für die Mentalität zahlreicher innerschweizerischer und tessinischer Verkehrspolitikern jener Zeit bezeichnenden Worten an: «So wie guter Wein sich auch ohne Aushängeschild empfiehlt, so wird sich auch die Gotthardstraße als die kürzeste Alpenverbindung von selbst empfehlen»³⁵⁰; als ob nicht hohe Transportkosten, langsame und nach-

³⁴⁷ St.A.L., No. 1649.

³⁴⁸ Gedrucktes Zirkular der Firma Falcini, dat. 15. April 1841: «Die Unregelmäßigkeiten in der Spedition der aus Italien über den St. Gotthard durch den Kanton Schwyz über Brunnen oder Küßnacht transitierenden und in den Kanton Zürich (& viceversa) gehenden Güter, veranlaßt uns, eine Eilfuhr über Zug nach Zürich zu errichten. Auf diese Art können wir den Waren mehr Aufmerksamkeit und Sorgfalt widmen und die Spedition gewinnt dadurch an Geschwindigkeit und Regelmäßigkeit. Ebenso verhält es sich mit den Waren von Zürich nach Bern und von da nach Zürich, da der Transit über Luzern demjenigen durch das Aargau vorzuziehen ist»; St.A.L., Pars VI.

³⁴⁹ Konferenz einer Expertenkommission, 24./25. April 1844 in Luzern. Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1649.

³⁵⁰ Waldstätterbote, 16. Brachmonat 1829, No. 24.

lässige Spedition den von der Natur geschenkten Vorzug mehr als nur kompensieren könnten! Gerade weil man diesen natürlichen Vorteil beinahe als das verkehrsfördernde Moment betrachtete, war die Gefahr groß, daß andere Faktoren der Verkehrspolitik vernachlässigt wurden.

Die normale Leistungsfähigkeit der Transportmittel auf der Gotthardstraße kennzeichnete der Kanton Uri 1825 mit folgenden Angaben³⁵¹: über die Strecke

Flüelen—Altdorf (3 km) ziehen zwei Pferde einen mit 22½ Zentnern beladenen Wagen in 1 Stunde;

Altdorf—Steg (14 km) ziehen zwei Pferde einen mit 22½ Zentnern beladenen Wagen in 4½ Stunden;

Steg—Göschenen (15 km) ziehen zwei Pferde einen mit 17 Zentnern beladenen Wagen in 5½ Stunden;

Göschenen—Grenze des Kantons Tessin (14,5 km) muß mit Lastpferden gesäumt werden; jedes Lastpferd trägt 3 Zentner und braucht 5 Stunden.

Von der Kantonsgrenze bis zur Paßhöhe waren nochmals 4 km zurückzulegen, wofür der Säumer etwa 1—1½ Stunden benötigte. So ergibt sich für die rund 50 km lange Strecke von Flüelen bis auf den Gotthard bei ununterbrochenem Transport eine Fahrzeit von etwa 17 Stunden; dies entspricht einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 3 km pro Stunde.

Aehnliche Verhältnisse dürfen wir wohl auch für die Südseite des Gotthards annehmen. Die Straße von Hospiz bis Chiasso war 125 km oder 26 Stunden lang und vom Hospiz bis Magadino 85 km oder 18 Stunden. Bei einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 3 km pro Stunde ergibt sich eine Fahrzeit von 42 resp. 28 Stunden, total von Flüelen bis Chiasso also 59 Stunden, bis Magadino 45 Stunden. Nun darf aber beim Bergabwärtsfahren wohl etwas schnelleres Fahren angenommen werden, anstatt 3 km vielleicht 4—4½ km pro Stunde, so daß bei durchgehendem Fahren etwa 55 Stunden im einen und etwas mehr als 40 Stunden im andern Fall benötigt wurden; in Tage ausgedrückt: etwa 5½ und 4 Tage.

Dies waren denn auch die offiziellen, von den Fuhr- und Paßreglementen vorgeschriebenen Lieferfristen³⁵². Um darüber eine Kontrolle ausüben zu können, wurden die Abfahrtszeiten der Säu-

³⁵¹ Schreiben des Kantons Uri an den eidg. Zollrevisor Zellweger in Bern, 26. März 1825; B.A.B., No. 1745.

³⁵² Die Faktoren- und Säumerordnung von 1701 gewährte den Säumern für die direkte Fuhr von Altdorf nach Bellinzona 4—5 Werkstage. Im Jahre 1802 setzte eine Konferenz der Vertreter der Handlungskomitees von Luzern, Altdorf und Bellinzona und der Gemeinden Altdorf, Ursern und Airolo folgende Lieferfristen fest: a) direkte Fuhr: 5 Werkstage, b) indirekte Fuhr: 8 Werkstage. Konferenzprotokoll; B.A.B., No. 2671, S. 113 ff.

mer und Fuhrleute am einen wie andern Ort im Frachtbrief vermerkt, und wenn sich infolge Nachlässigkeit der Fuhrleute Verspätungen ergaben, hatten diese Buße sowie allfällige Schadenersatzforderungen der Kaufleute zu gewärtigen³⁵³. Obschon sowohl urname- wie Tessiner Verordnungen und später die Konkordatsabkommen massive Bußen für verspätete Lieferung festsetzten, wurden die Transportzeiten allzuhäufig nicht eingehalten; als Entschuldigung wurde angeführt: zu wenig Transportmittel (besonders im Sommer, wenn die Fuhrleute den größten Teil ihrer Saum- und Zugpferde auf die Weiden trieben), Warenanhäufungen nach Sonn- und Feiertagen, Unordnung in den Susten, Unpassierbarkeit der Straßen bei großen Schneemengen infolge schlechten Schneebruchs, ungenügender Straßenunterhalt im Sommer, zuviele Zwangsaufenthalte an den Zollstationen, unbefriedigende Schifffahrtsverhältnisse auf dem Vierwaldstättersee. Wir wissen zudem, daß die direkt fahrenden Fuhrleute nicht sehr zahlreich waren, daß meistens die Stationsfuhr bevorzugt wurde. So geschah es, daß der Transport eines Warencollos von Flüelen nach Chiasso zu Beginn der 1840er Jahre fast regelmäßig 18 und mehr Tage dauerte, von Chiasso nach Bellinzona allein fünf bis zehn Tage³⁵⁴! In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren die Verhältnisse kaum viel besser. Jedes außergewöhnliche Ereignis, sei es ein das normale Maß übersteigender Wareneinfluß oder ein durch schlechtes Wetter bedingter kurzer Verkehrsunterbruch, genügte, daß die Waren ihren Bestimmungsort nur mehr mit oft sehr großen Verspätungen erreichten³⁵⁵.

³⁵³ Die Urner Sust- und Paßordnung von 1804 bestimmte, daß für Führen, die nicht zu der im Frachtbrief angegebenen Zeit geführt werden, dem Säumer oder Fuhrmann 10 Batzen von jedem Saum für jeden Tag Verspätung abgezogen werden; insbesondere haften die Fuhrleute für allfälligen, den Waren durch die Verspätung entstandenen Schaden mit Vorbehalt von Notfällen, die die Paßkommission besonders zu untersuchen hat.

Ähnliche Bestimmungen hatte auch der Kanton Tessin: der Doganenaufseher setzte die Zeit, innert welcher der Fuhrmann die von ihm erhaltene Ware bis zur nächsten Sust oder an einen andern Bestimmungsort zu führen hatte, im Frachtbrief fest; Verspätungen wurden mit 20 Soldi per Collo und Tag gebüßt; Doganengesetz 1815, Tit. IV, Art. 4, und Doganengesetz 1818, Tit. IV, Art. 3.

³⁵⁴ Protokoll der Konkordatskonferenz von 1842; St.A.L., No. 1648. — Mit Schreiben vom 25. Juni 1841 an Friedr. Knörr versicherte die Firma Escher-Wyß & Co. in Zürich, daß sie den Gotthard wegen seiner direkten und geraden Linie für den größten Teil ihrer nach Italien bestimmten Sendungen gebrauchen würde, wenn nicht die äußerst schlechten und nachlässigen Transportmittel sie zwingen, eine andere Route einzuschlagen, auf der die Güter in 10—14 Tagen an ihren Bestimmungsort gelangen, während sie über den Gotthard ebensovielen Wochen brauchten und dann in einem ganz erbärmlichen Zustand anlangten; St.A.L., No. 1648.

³⁵⁵ Nach Beschwerdeschriften des Kts. Luzern an den Bundesrat (15. April 1855; Gotthardbahnarchiv Luzern; Thek No. 125), des Bundesrates an die Regierung von Luzern (18. November 1859; St.A.L., A3, No. 2360) und des Handelshauses Heinrich Fierz in Zürich an die Direktion der Nordost-Bahn (5. September 1864; St.A.L., Pars VIII).

Einzig der von Knörr eingeführte Eilfuhrkurs machte eine rühmliche Ausnahme und erreichte vorbildliche Transportzeiten: er benötigte für die Strecke Bellinzona—Basel und umgekehrt drei bis vier Tage. Dank einem gut organisierten Relaistransport soll er 1859 innert 30 Stunden (Tag- und Nachtfahrten) die rund 120 km lange Strecke von Flüelen nach Bellinzona zurückgelegt haben³⁵⁶.

Wenn wir die von Speditionshäusern offerierten Lieferfristen zwischen nord- und südseits der Alpen gelegenen Handelsplätzen über den Gotthard und über den Splügen, seinem Hauptkonkurrenten, miteinander vergleichen, müssen wir zwischen der möglichen und der tatsächlichen Transportdauer unterscheiden. Vor dem Ausbau der Bündner Pässe benötigte die direkte Fuhr von Chur nach Cleven (Chiavenna), Distanz 91 km, fünf Tage, der auch hier bevorzugte «stationsweise wechselnde Transport» aber acht Tage; von Chur über den Bernardino nach Bellinzona. Distanz 125 km, sechs resp. zehn Tage. Auch auf diesen beiden Bündner Pässen sollen damals die genannten Transportzeiten oft überschritten worden sein³⁵⁷. Nach der Fahrbarmachung rechnete man gewöhnlich vier Tage von Chur nach Cleven und fünf Tage nach Bellinzona, für die Eilfuhr nach Cleven drei Tage. Um von Chur nach Cleven zu fahren, benötigte der Fuhrmann also ungefähr gleich viel Zeit wie von Flüelen nach Bellinzona. Nun hatte aber der Gotthard den großen Vorteil, daß die Zufahrtslinien bis zu den genannten Ausgangspunkten bedeutend kürzer waren als bei den Bündner Pässen und somit auch kürzere Fahrzeiten beanspruchten. Leider fehlten unserm Alpenpasse aber mehrere verkehrspolitische Talente vom Formate eines Friedrich Knörr, die in Zusammenarbeit mit den maßgebenden Kantonsregierungen das Fuhr- und Speditionswesen so vorbildlich wie die Bündner organisiert hätten. Das was die Luzerner 1804 schrieben: «Wegen Mangel an schleuniger Weiterbeförderung der täglich in Altdorf eintreffenden Waren (trotz Vorschriften über maximale Lieferzeiten) haben schon mehrere auswärtige Handelshäuser z. T. die Route über den Simplon und z. T. über Bünden nach Italien gewählt»³⁵⁸, könnten wir beinahe mit jedem beliebigen Datum des Jahrhunderts (bis zur Eröffnung der Gotthardbahn) versehen. Die

³⁵⁶ Gutachten der Luzerner Handelskammer, 21. Dezember 1859, über die Transportverhältnisse am Gotthard; St.A.L., Pars VIII.

³⁵⁷ Denkschrift über die Anstalt der Straßenprämien auf den neuen Handelsstraßen des Kantons Graubünden, Chur 1841; Eidg. Abschiede 1841, Beilage Litt.EE.

³⁵⁸ Schreiben an den Kl. Rat, 8. November 1804. Darin heißt es weiter: «Die Anstalten des Fuhrwesens sind so beschaffen, daß sie uns nur bei schleunigster werktätiger Hilfe Hoffnung übrig lassen, daß die Waren noch zur rechten Zeit (italienische Messen) an ihren Bestimmungsort gelangen. Der Kaufmann ist gewöhnt, bei einem augenscheinlichen Vorteil leicht andere Wege einzuschlagen, und hat er dies einmal getan, so kehrt er nicht leicht auf die vorige Straße zurück»; St.A.L., No. 1642.

Organisation der Stations- und Strackfuhren am Gotthard war unzuverlässig im Vergleich zu der seit der Fahrbarmachung zielbewußteren Leitung des Bündner Transportwesens. Die «Bequemlichkeit der Fuhrleute und Speditoren wog mehr als eine zuverlässige und schnelle Warenbeförderung»³⁵⁹. Das Privatunternehmen Knörrs allein war imstande, die natürlichen Vorzüge des Gotthardpasses auszuwerten. Daß nach ihm niemand sich fand, der das überall als vorzüglich gerühmte Beispiel nachahmte oder gar nach und nach den gesamten Transit in ein ähnliches System einzubauen gewillt war, scheint uns ein deutlicher Ausdruck der stabilen, wenig fortschrittlichen gesinnten Transpolitik im Gotthardpaßgebiet zu sein.

Die im 19. Jahrhundert immer mehr durchgreifende Methode der Kundenwerbung durch Reklame, machten sich auch die Speditoren zu eigen. Anstatt wie bisher von der Hand in den Mund zu leben, sich passiv im Hintergrund zu halten und die zufällig oder aus Gewohnheit eingegangenen Speditionsaufträge pflichtgemäß zu erfüllen, begannen sie nun, Prospekte über die «Uebernahmepreise» (Frachtpreise) und die von ihnen garantierten Lieferfristen zu versenden, um damit für neue Aufträge zu werben. Aus solchen Prospekten (vgl. Beilage III) gewinnt man einen ausgezeichneten Ueberblick über die damals bei ungestörtem Transportablauf notwendigen Transportzeiten. Im Gedanken an heute müssen uns dabei selbst die durch die Eilfuhren erzielten Verbesserungen geringfügig erscheinen. Um z. B. von Flüelen nach Göschenen zu gelangen, benötigte der Fuhrmann zehn Stunden Fahrzeit; heute legt ein Personenzug dieselbe Strecke in ca. 50 Minuten, ein Eilgüterzug aber in ca. 40 Minuten zurück.

Die Fuhrleute

Wie die übrigen Susten an der Gotthardstraße war auch die Altdorfer Sust für eine gerechte Verteilung des Transitgutes auf die einzelnen, regelmäßig dem Warentransit dienenden Fuhrleute und Säumer verantwortlich³⁶⁰. Dabei galt die Regelung, daß die Fuhrleute nach der Reihenfolge ihres Eintreffens in der Sust ihre Ladung

³⁵⁹ Nach einem Schreiben der Firma Escher-Wyß & Co. an Friedrich Knörr in Luzern, 23. Januar 1841; St.A.L., No. 1648.

³⁶⁰ Im Sinne der gerechten Verteilung des Transportgutes gedacht waren die zeitweilig verfügten Einschränkungen der Zahl der Transportmittel, die jeder Fuhrmann halten durfte. Nach den Statuten von Livinen durfte kein Säumer mehr als 7 Saumrosse halten. Das Tessiner Doganengesetz vom August 1815 bestimmte: Keiner darf mehr als 8 Saumpferde besitzen, mehr als 2 zweispännige Wagen oder Karren à 4 Pferde, mehr als 1 Schiff für eine Ladung von 10 Güterwagen. Die Regierung behält sich vor, weitere Einschränkungen oder Lockerungen dieser Verfügung vorzunehmen. Vgl. auch Anm. 269, Seite 81.

empfangen. Die von den Warenniederlagen abhängigen Fuhrleute — wir können sie etwa als obrigkeitlich beaufsichtigte Kehrfuhrleute bezeichnen — besorgten den Abtransport der Güter nach einer, zwar nicht gesetzlich vorgeschriebenen, in Wirklichkeit aber doch einigermaßen regelmäßig sich wiederholenden Kehrordnung. Sie waren kautionspflichtig (im Kanton Tessin seit 1815), oder mußten Bürgschaft leisten (in Form von Verpfändung der Transportmittel an die Regierung); sie waren verpflichtet, das ganze Jahr dem Warentransport zur Verfügung zu stehen, wurden aber als Gegenleistung bei der Verteilung des Frachtgutes von den Susten bevorzugt.

Neben dieser wichtigsten Kategorie von Fuhrleuten gab es die freien Fuhrleute, oder wie sie z. B. auf der Straße Luzern—Basel genannt wurden: die Nebenfuhrleute³⁶¹. Sie übten ihr Gewerbe frei und ohne behördliche Aufsicht aus. Häufig standen sie im Dienste eines einheimischen Händlers (Käse-Export, Verführen von Konsumgütern im Innern des Landes), wenn dieser nicht selbst sein eigener Fuhrmann war. Wenn bei übermäßigem Transitgüterandrang, was besonders zur Zeit der großen ausländischen Herbstmessen vorkam, die Kehrfuhrleute für den unverzüglichen Abtransport der Waren nicht mehr genügten, durften die Sustmeister auch um die Dienste der freien Fuhrleute werben, obschon damit vielfach eine Erhöhung der Fuhrlohne verbunden war.

Im Kanton Tessin führten seit der Kantonsgründung (1803) bis zum Erlaß der ersten Doganenverordnung (1815) die in halbamtlicher Stellung tätigen Faktoren die Kontrolle über die in ihren Diensten stehenden Fuhrleute. Mit dem Jahre 1815 änderte sich dies grundlegend. Nun standen die Fuhrleute ausnahmslos unter strenger, von fiskalischem Geist geleiteter Regierungsaufsicht. Jeder, der das Gewerbe des Fuhrmanns, Säumers oder Schiffmanns betreiben wollte, mußte von der Regierung ein Patent erwerben, gegen dessen Vorweisung er erst aus den Susten Ladung erhalten konnte³⁶². Im Jahre 1821 verließ Tessin dieses System wieder und ging, wenigstens im Sommer, zur freien Konkurrenz über³⁶³. Somit waren die Speditoren wieder die Brotgeber der Fuhrleute, während die Obrigkeit lediglich die Abwicklung des Verkehrs weiterhin überwachte. Die Beziehungen zwischen einzelnen Speditoren und ihren Fuhr-

³⁶¹ Vgl. Frey R., Das Fuhrwesen von Basel, S. 75.

³⁶² Vgl. Anm. 260, S. 79. Für ein Patent mußte bezahlt werden: 4.10 Lire cantonali für jedes Zug- oder Saumpferd, 12 Lire für jedes Schiff. Diese Patente mußten alle drei Jahre erneuert werden oder dann, wenn Gefahren in der Sicherheit es erforderten. Die Sustmeister, die von jedem Patent eine Abschrift erhielten, durften nur den Patentierten Waren zum Verlad übergeben.

³⁶³ Mit Dekret vom 19. Juni 1821 erteilte der Kanton Tessin im Gedanken, daß eine möglichst große Gewerbefreiheit den Handel fördere, seinen Speditoren die Befugnis, den Transport der Kaufmannswaren von nun an nach ihrem Gutdünken zu verakkordieren; Bull.off., vol. III, pag. 81.

leuten entwickelten sich hier derart, daß ein zeitgenössischer Expertenbericht sie 1844 als «ein beinahe lehenspflichtiges Verhältnis» bezeichnete, das nicht geeignet sei, den Transit zu vermehren³⁶⁴.

Es ist eine charakteristische Erscheinung des Fuhrwesens am Gotthard, daß sich zu keiner Zeit einzelne größere Fuhrunternehmen herausbildeten und auch nicht herausbilden konnten, weil die Landesregierungen derartige Tendenzen nicht aufkommen ließen³⁶⁵. Erst das Eindringen der freien Konkurrenz förderte die Konzentration des Fuhrwesens. Ein ausgezeichnetes Bild von der Größe und Leistungsfähigkeit der Fuhrunternehmen anfangs der 40er Jahre gibt uns eine im Tessiner Staatsarchiv aufgefundene Zusammenstellung der Fuhrleute und ihrer Transportmittel³⁶⁶: während in Uri das damals größte Transportunternehmen, Alois Simmen in Ursern, im ganzen 9 Pferde, 3 Ochsen, 3 Wagen und 3 Schlitten besaß, die meisten andern Fuhrleute im Durchschnitt aber bedeutend weniger, arbeitete das größte Unternehmen des Livinentales, Schneebruchpächter Pietro Dotta in Airola, mit 14 Pferden, 7 Ochsen, 3 Wagen und 7 Schlitten. Die meisten Strusfuhrleute besaßen aber selten mehr als 2 Pferde³⁶⁷, etwa einen Wagen und einen Schlitten, oder wenn sie keine eigenen Fahrzeuge hatten, stellten sie sich mit ihren Zugtieren in den Dienst eines andern Fuhrmanns.

Zur Zeit des Saumweges hielten viele Talbewohner — dies gilt hauptsächlich für das obere Reuß- und Tessintal — ein einziges Pferd oder Maultier, mit dem sie ständig oder auch nur zeitweise Waren hin und her säumten. Unter diesen Fuhrleuten war nun eine große Zahl, die aus zweifacher Berufstätigkeit lebte: im Sommer betrieben sie die Land- und Alpwirtschaft, und im Winter beteiligten sie sich am «Paß». In den Sommermonaten sömmernten sie ihr Groß- und Kleinvieh samt den Saum- und Zugpferden auf den in Gemeinbesitz befindlichen Alpweiden, produzierten ihre berühmten fetten, im Ausland begehrten Käse und auch Butter, sammelten Heu ein, und im Herbst verkauften sie diese Produkte mit gutem Gewinn an einheimische und fremde Händler; es soll sogar für die meisten Ursener bedeutend rentabler gewesen sein, wenn sie auch im Winter ihr Vieh an die Fütterung (ins Luzerner oder Schwyzer Gebiet) stellten, da sie dann das Heu mit größerem Gewinn an Fuhrleute und

³⁶⁴ Expertenbericht über die Untersuchung der Gotthardstraße, 1844; St.A.L., No. 1649.

³⁶⁵ Ein gegenteiliges Beispiel finden wir in der Organisation des Fuhrwesens zwischen Luzern und Basel, wo ein einzelnes, mit einem staatlichen Monopol ausgestattetes Unternehmen (bekannt sind: das Iselin'sche Ordinargüterfuhrwerk bis 1808 und dann dasjenige seines Nachfolgers Achilles Miville) den Transport der Kaufmannsgüter fast allein besorgte.

³⁶⁶ Vgl. Beilage II.

³⁶⁷ Bemerkungen der Kaufmannschaft von Ursern über die Organisation der öffentlichen Warenniederlagen, 1802; B.A.B., No. 2671.

Säumer verkaufen konnten, als wenn sie es selbst verfütterten³⁶⁸; gleichzeitig verdienten sie mit ihren während des Sommers geweideten Pferden ein schönes Stück Bargeld beim Warentransport³⁶⁹.

Aber nicht nur die Landwirte, sondern auch andere, dem Fuhrwesen nahestehende Berufszweige fanden im Fuhrgewerbe einen Nebenverdienst. In erster Linie sind da wohl die Gastwirte zu nennen, die nebenbei den Waren- und Personentransport betrieben. Es lag natürlich nahe, daß die Wirte, die für die Pferde der bei ihnen übernachtenden oder bei schlechtem Wetter Unterkunft suchenden Fuhrleute Ställe brauchten, auch selbst eigene Fuhrhaltereien gründeten³⁷⁰. Daneben war in Uri in den 1840er Jahren auffallenderweise auch den Zollern von Wassen und Hospenthal die Fuhrhalterei erlaubt; nicht umsonst offenbarten sich dann allerlei Ungenauigkeiten in den Buchhaltungen der beiden Zollämter³⁷¹. Schließlich begegnen uns, wie bereits erwähnt wurde, im Urner Land zahlreiche Handelsleute mit eigenen Fuhrwerken, unter ihnen, wie übrigens auch im Kreise der andern Fuhrleute, manch angesehener Urner Bürger, von denen der eine und andere Mitglied einer Kommunal-

³⁶⁸ Wie H. R. Schinz (Beiträge zur nähern Kenntnis des Schweizerlandes, Zürich 1783, Heft 1, S. 40) zu berichten weiß, rechnete man zu seiner Zeit, daß vom Gallustag bis am 1. Mai rund 2000 kleine Gulden für Winterung von 200 Stück Hornvieh von den Talleuten von Ursern ins Luzerner und Schwyzer Gebiet bezahlt wurden.

³⁶⁹ Immerhin durften sie erst dann auf Ladung hoffen, wenn alle diejenigen, die auch im Sommer regelmäßig dem Gütertransport oblagen, bereits mit Gütern versehen waren. Da jedoch die Sommerfrequenz des Passes meist weit hinter der Winterfrequenz zurückstand, war diese Gefahr selten groß.

³⁷⁰ Solche enge Beziehungen zwischen Fuhrhalterei und Gastgewerbe lassen sich mannigfach dokumentieren: Die Statuten von Luggarus verpflichten in Art. 81 «die Wirte und Schifflleute, alle die Sachen, so ihnen aufzubewahren oder zu führen übergeben worden, wiederum getreu zu überantworten» (St.A.Z., B VIII, 350, S. 73). — Die Gebrüder Franzini führten das Gasthaus «Zum Kreuz» in Airole; zugleich betrieben sie im Winter den Warentransport zwischen Airole und Hospiz (Protokoll der Urner Zoll- und Paßkommission vom 8. Juli 1845). — Unter den 11 Mitgliedern der 1845 gegründeten Post-Teilergesellschaft von Flüelen waren 5 Gastwirte, von denen jeder 3—4 Pferde anmeldete (Protokoll der Postkommission Uri vom 29. Juni 1845). — Wirte als Fuhrleute treffen wir auch andernorts; so war Michael Isenschmid, «Gastgeber zu Hüswil», Inhaber des Ordinarifuhrwerks von Luzern nach Burgdorf im Jahre 1814 (St.A.L., Pars VI). — Zwischen Luzern und Basel verkehrten als Ordinarifuhrleute: J. Märkten, Rappenwirt zu Basel um 1730 (Frey R., Das Fuhrwesen von Basel, S. 84), Kaspar Rösli, Löwenwirt in Dagmersellen, um 1817, Joh. Siegfried, Rößleinwirt zu Zofingen, um 1822 (St.A.L., Pars VI).

³⁷¹ Im Januar 1845 beschloß die Urner Zoll- und Paßkommission, Alois Görig, Zoller in Wassen, zu zitieren, weil er ein am 13. August 1844 für seine Rechnung geführtes Faß Wein von 80 Maß «im Zoll verschwiegen und verheimlicht und nicht in die Bücher eingetragen hat und weil sich im Getränke Zoll von Hospenthal und im Ohmgeld Zoll von Wassen auffallende Differenzen ergeben haben»; Protokoll vom 17. Januar 1845. — Im Frühjahr 1850 büßte die Post und Transitkommission den Melchior Furrer, Zoller in Hospenthal, weil er ohne Stangen gefahren ist; Protokoll vom 23. Februar 1850.

behörde, Rats- oder Gerichtsherr oder gar Tal- oder Landammann war³⁷². Die Vereinigung von Amt und Würde mit Fuhrhaltereirei hatte zur Folge, daß solche Leute den Fuhrdienst hauptsächlich andern, häufig familienfremden Personen³⁷³ übertrugen, daß sie selbst nur die Aufträge der Speditoren entgegennahmen, ihre Transportmittel zur Verfügung stellten, mit der Ausführung des Auftrages aber ihre Fuhrknechte oder die in Akkord genommenen Unterfuhrleute beauftrauten. Damit war ein weiteres Glied in die Kette des Transportablaufes eingefügt, das sich oft nicht zum Vorteil einer raschen und sorgfältigen Spedition auswirkte, denn letztlich lag alle Verantwortung auf dem Fuhrübernehmer³⁷⁴. Wenn man ältern Reiseberichten, welche die Säumer und Sennen als «rohe und abgehärtete Menschen» charakterisieren³⁷⁵, Glauben schenken darf, sowie die zahlreichen Beschwerden über schlechte Behandlung der Waren durch die Fuhrleute liest, wird man mit gutem Grund auf den Einfluß derartiger Fuhrunternehmen hinweisen dürfen³⁷⁶.

³⁷² Nach der «Rechnung des St. Gotthardstraßenbaus» (1829) wurden unter andern Fuhrlöhne bezahlt an: Kirchenvogt Imholz in Altdorf, Ratsherr Walker in Göschenen, an den spätern Talamann von Ursern, Fidel Christen in Andermatt, der wie Landammann Karl Müller auch noch Sand und Kalk verkauft hatte, ferner an Landammann Zraggen, der außerdem für den Straßenbau große Mengen von Werkzeugen und Eisenwaren geliefert hatte (St.A.L., No. 1651). In den Protokollen der Zoll- und Paßkommission der 1840er Jahre stoßen wir auf die Namen folgender Fuhrhalter: Ratsherr und Straßenmeister Jos. M. Walker in Göschenen, Talamann Fidel Christen, Talstatthalter Seb. Müller, Altlandammann Zraggen. Unter den Mitgliedern der Post-Teilergesellschaft von Flüelen finden wir: Landammann Oberstlt. Müller, Landesstatthalter F. X. Zraggen, Bauherr Ambros Trachsel, Ratsherr Steph. Kieliger von Steg und Landschreiber Karl F. Arnold von Altdorf (Protokoll der Postkommission 1842—1847). — Im Urserntal sind zu Beginn des Jahrhunderts vor allem die Nager (und unter ihnen besonders Jost Ant. Nager, der mehrmalige Talamann, der als der wohlhabendste Ursener galt), die wie Gemeindepräsident C. S. Christen mit dem Handel von Wein, Branntwein, Reis und Käse das Transportgewerbe verbanden (B.A.B., No. 2671, S. 62); vgl. auch: Meyer L., Die Ursener Geschlechter und ihre Herkunft, S. 161.

³⁷³ Aus andern Kantonen eingewanderte «Fremde» oder Beisässen hatten in den Paßkantonen kaum Aussicht, als selbständige Fuhrleute anerkannt zu werden. So wurde z. B. dem J. Breitschmid in Altdorf 1845 die Aufnahme in die Post-Teilergesellschaft verweigert, weil er «Nichtkantonsangehöriger» war. Als Fuhrknecht hingegen mag hie und da einer angestellt worden sein, wie das Beispiel des Melchior Loretz aus Vals, der bei Ratsherr Walker im Dienst stand, beweist (vgl. Protokoll des Malefizlandrates, 1837—1850; ferner: Paßbuch des Kts. Uri 1836 bis 1855; St.A. Uri).

³⁷⁴ Fuhrreglement 1844, Art. 48: «Für gegen einen Fuhrknecht ausgefallte Geldbuße ist dessen Meister oder Eigentümer der Transportmittel verantwortlich und haftbar».

³⁷⁵ Leu, Lexikon, Supplementsband XXVI, S. 231.

³⁷⁶ Mit Schreiben vom 12. Januar 1841 beschwerte sich Regierungsrat M. Oswald in Basel bei Schultheiß Amrhyn in Luzern über die schlechte und unregelmäßige Spedition über den St. Gotthardpaß. Der Hauptgrund der Mißstände sei, «daß die Urner teilweise Standesabgeordnete zugleich aber auch noch Fuhrleute sind»; St.A.L., No. 1648.

Die Fuhrlöhne. In den Kantonen Uri und Tessin setzten die Regierungen die Frachtpreise periodisch fest. Diese Tarife waren für die Speditoren und Kaufleute verbindlich und bestimmten das Maß sämtlicher Transitgebühren, die der Fuhrmann unterwegs zu entrichten oder die die Zoller und Sustbeamten auf Rechnung des Warenversenders zu beziehen hatten. Während die obrigkeitlichen Gefälle (Zölle, Sustgebühren usw.) meistens auf Jahre hinaus konstant blieben, unterlagen die Fuhrlöhne (wie die Speditionsprovisionen) viel kurzfristigeren Veränderungen. Dazu wirkten maßgebend mit: die Futterpreise³⁷⁷, die Größe des Angebotes an Transportgütern einerseits und die Größe des Angebotes an Transportmitteln anderseits³⁷⁸. Ganz unbedeutend oder gar nicht, wenigstens bei den Transitgut führenden Fuhrleuten nicht, wirkte sich die Rivalität der Fuhrleute unter sich aus; auch der Wettbewerb zwischen Versender und Fuhrmann war ohne großen Einfluß auf die Fuhrlöhne. Weil die von den Regierungen festgelegten Frachtpreise weder unter- noch überboten werden durften, war zum vornherein die Möglichkeit großer Differenzen ausgeschlossen; zudem wurden die von den Speditoren an die Fuhrleute bezahlten Löhne durch die Paßorgane überwacht³⁷⁹. Schließlich hatte aber auch die Einführung der freien Konkurrenz im Fuhrwesen in den 30er Jahren wenig Einfluß auf die Fuhrlöhne ausüben können³⁸⁰.

Die durchschnittlich höchsten Fuhrlöhne, wie meistens die höchsten Transitgebühren überhaupt, zahlten die unter dem Sammelbegriff «Kaufmannsgüter» zusammengefaßten Waren. Niedrigern

³⁷⁷ Nach der Urner Sust- und Paßordnung von 1804 (Art. 21) soll der Urner Landrat jährlich mindestens dreimal «nach Maßgabe der Futterpreise die Fracht bestimmen».

³⁷⁸ Regelmäßig in den Monaten August bis Oktober standen die Fuhrlöhne und mit ihnen die gesamten Frachtpreise auf dem Höchstpunkt des ganzen Jahres. Einesteils war dies die Zeit, da die Meßwaren über den Gotthard transitierten und der einheimische Käseexport nach dem Süden einsetzte, und auf der andern Seite befand sich um diese Zeit noch ein Teil der Saum- und Zugtiere auf den Sommerweiden, so daß also neben dem großen Warenangebot eine Transportmittelknappheit mithalf, die Fuhrlöhne in die Höhe zu treiben.

³⁷⁹ Landratsbeschluß vom 20. September 1828; Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 83/84.

Nicht nur die Höhe des Lohnes sondern auch die Art der Entschädigung unterlag obrigkeitlicher Aufsicht: so mußte die Urner Regierung selbst in den 1820er Jahren nochmals den seit Jahrhunderten auf allen Landstraßen geübten Mißbrauch der Entlohnung der Fuhrleute mit «Vactualien und Lebensmitteln» verbieten; Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 83.

³⁸⁰ Allein schon durch die konkordatsgemäße Gebührenreduktion wurden die Fuhrlöhne derart reduziert, daß die Fuhrleute kaum freiwillig noch niedrigere Fuhrpreise offerierten. Größern Einfluß auf die Fuhrlöhne hatte der Wettbewerb der Tessiner Fuhrleute und Säumer unter sich und im Verein gegen die Speditoren zur Zeit des Faktorensystems vor 1815, als die Faktoren noch nicht an die Frachtsätze der Regierung gebunden waren; vgl. dazu: *Prospetto dei prezzi di condotta delle merci 1792—1814*; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2786.

Lohn erhielten die Fuhrleute für den Transport von Käse, Wein und dergleichen; dafür verlangten sie, insbesondere die Urner, für «unkomode» (voluminöse) Güter wie Baumwolle bis zum Doppelten des normalen Frachtpreises, so daß man sich nicht zu wundern braucht, wenn solche Produkte auch aus diesem Grunde den Gotthard umgingen.

Wenn wir uns schließlich die Frage stellen, wie sich die Fahrbarmachung der Gotthardstraße auf die Fuhrlöhne auswirkte, so stellen wir fest, daß es erst im Zuge der allgemeinen Transitgebührenreduktion Mitte der 1830er Jahre dem Konkordat gelang, die Fuhrlöhne um rund einen Drittel herabzusetzen. Während sie bis dahin im Kanton Uri ca. 2,5 Rp. pro km und Zentner, zwischen Magadino und Hospiz 1,7 Rp. betrugen, durften sie ab 1835 von Flüelen bis Hospiz 1,65 Rp. und im Kanton Tessin 1,22 Rp. nicht mehr übersteigen.

Maßnahmen und Einrichtungen zum Schutze des Transportgutes

Die Renaissance des Handels im Mittelalter hatte den Landesfürsten und Territorialherren neue, bedeutsame Staatseinkünfte in Form von Zöllen und andern ähnlichen Gefällen und der Bevölkerung neue wirtschaftliche Möglichkeiten erschlossen. Infolgedessen setzte der einsichtige Landesherr bald alles daran, dem reisenden Kaufmann ausdrücklichen landesherrlichen Schutz und sicheres Geleit anzubieten. Aber auch die Kaufleute selbst ergriffen Maßnahmen, um den überall drohenden Gefahren begegnen zu können: sie reisten als bewaffnete Verbände, in gemeinsamen Karawanen, gründeten Bruderschaften, Kompanien, Gilden, Hansen, alles in der Absicht, Sicherheit durch Macht zu erzwingen. Seit dem 13. Jahrhundert begann sich das Kaufmannsleben ruhiger zu gestalten. Größere Sicherheit gestattete, den Bestimmungsort sicherer und gefahrloser zu erreichen³⁸¹.

Vom neuen Aufschwung des Handels profitierten auch die Alpenpässe, insbesondere auch der vor kurzem erschlossene Gotthardpaß. Unter dem Schutz des Dreiländerbundes stehend — selbst die Reichsgewalt schirmte und förderte aus fiskalischen Gründen mindestens den Gotthardverkehr³⁸² —, entwickelte sich bald ein lebhafter Warenverkehr über den Gotthard. Eine einzige Periode ist bekannt, in der der Gotthard seinem Ruf für große Verkehrssicherheit nicht ganz gerecht wurde: in der Zeit nach König Albrechts Tod (1308) bis um die Mitte des 14. Jahrhunderts. Zollüberforderungen, Berau-

³⁸¹ Pirenne H., Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Europas im Mittelalter, Sammlung Dalp, Bd. 25, S. 94.

³⁸² Gagliardi E., Geschichte der Schweiz, Bd. I, S. 199.

bung von Kaufleuten auf der Reichsstraße in Livinen³⁸³ und in der Lombardei, der Morgartenkrieg störten in dieser Zeit den friedlichen Verkehr³⁸⁴. Dann aber folgte eine fast ununterbrochene Periode ungestörter Entwicklung bis Ende des 18. Jahrhunderts, gestützt auf die militärische Macht und später begünstigt durch die erfolgreiche friedliche Politik der Eidgenossen. Im Anschluß des Urserntales an Uri und in den nachfolgenden Mailänder-Zügen trat deutlich das Bestreben der Eidgenossen hervor, die ganze Gotthardroute in ihre Staatsgewalt zu bringen und damit Gefahren der Störung der wichtigen Lebensmittelzufuhren von Süden her, gewaltsame Verkehrsunterbrüche überhaupt zu verhindern.

Analog der außenpolitischen Aspekte regten sich bald auch interne Bedürfnisse zur Sicherung des Gotthardverkehrs. Das Transportwesen, das sich als selbständiges Gewerbe vom Handel losgelöst hatte, brauchte eine staatliche oder genossenschaftliche Ordnung, die dem Kaufmann den sichern Transport seiner Waren garantierte. Als deutlicher Niederschlag dieser Bestrebungen sind die Säumerordnungen zu betrachten. Diese besaßen zunächst nur regionale Geltung, aber schon Ende des 15. Jahrhunderts erfolgte die Vereinheitlichung der Verkehrsvorschriften für die ganze Gotthardroute zwischen Waldstätter- und Langensee durch die Säumerordnung von 1498.

Schon diese von der Landesregierung Uris vorgenommene Reglementierung des Warentransportes enthält zwei der wichtigsten, durch alle Jahrhunderte hindurch gültige Elemente des Warenschutzes: 1. der Sustzwang und die Garantie des Staates und der Sustbeamten für die in den Susten niedergelegten Waren und 2. die Verantwortlichkeit des Säumers für die ihm anvertrauten Güter. Um aus den Susten Ladung erhalten zu können, mußte sich jeder Fuhrmann und Säumer über den Besitz eigener, unverschriebener Transportmittel ausweisen können, die im Falle von Schadenersatzforderungen die Rolle einer Kautions spielten³⁸⁵, welche das Gericht

³⁸³ Nach dem politisch-kommerziellen Beutezug der Ursener und ihrer Verbündeten (Waldstätten und Zürich) gegen die den Verkehr störenden Liviner und ihre Mailänder Herren kam es am 12. August 1331 in Como zu einem Friedensvertrag zwischen den beiden Parteien, worin denen von Ursern und Livinen das ungehinderte Begehen des Gotthards mit Hab und Gut, Leuten und Waren garantiert wurde mit der Verpflichtung, die Straßen dermaßen zu unterhalten, daß den Kaufmannsgütern kein Schaden erwachse; Urkundenregesten des Thales Ursern 1317—1525, hg. von Al. Müller und Jos. Schneller, in *Gesch'freund*, Bd. 8, S. 122/23.

³⁸⁴ Vgl. Amrein K. C., *Der Gotthardpaß*, S. 15; ferner: Schnyder W., *Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz*, Separatdruck aus *«Zeitschrift für Schweizerische Geschichte»*, 18. Jahrg., Heft 2, 1938, S. 137.

³⁸⁵ Säumerordnung für den St. Gotthardpaß, 1498: «Jeder, der ein Teil gewinnen will, soll Roß und was dazu gehört, sein eigen nennen und es nicht verpfänden dürfen». Analoge Bestimmungen enthalten: die Faktoren- und Säumerordnung von 1701, die Reisteilordnung von 1701 und ein Landratsbeschluß von 1786 (*Alt Landbuch von Uri*, Bd. I, Art. 240, S. 216).

durch Konfiskation und Versteigerung versilbern durfte³⁸⁶. Uri erachtete diese Art und Größe der Garantieleistung der Fuhrleute auch im 19. Jahrhundert als genügend³⁸⁷ und schenkte Stimmen aus Kaufmannskreisen, die eine größere Sicherheit von seiten der Fuhrleute wünschten³⁸⁸, kein Gehör, beanspruchte sogar die Transportmittel des Fuhrmanns als Sicherstellung für den Fiskus bei Zolldefraudationen und erst an zweiter Stelle kamen dann die Ansprüche des Kaufmanns³⁸⁹. Der Kanton Tessin verlangte im Doganengesetz von 1815 außerdem eine Kautio oder Bürgschaft in der Höhe von 2000 Mailänder Liren von jedem Fuhrhalter und ausdrücklich einen guten Leumund³⁹⁰; ähnliche Bedingungen stellte Luzern³⁹¹.

Neben der allgemeinen Garantiepflicht hatten die Kantone Uri und Tessin in ihren Fuhr- und Paßordnungen eine ganze Reihe von Polizeivorschriften erlassen, die den Warentransport in geregelten Bahnen halten sollten und bei deren Uebertretung dem Fuhrmann z. T. ganz gesalzene Bußen angedroht wurden. Den Sustaufsehern lag die Pflicht ob, die von Säumer und Fuhrmann in die Sust eingelieferte Ware auf ihre Vollständigkeit und auf ihren Zustand hin zu kontrollieren, wobei die ihnen vom Speditor zugestellten Frachtbriefe sowie die für jede einzelne Ladung speziell von einem Sustbeamten auszufertigenden Ladbriefe die nötigen Unterlagen lieferten. Wurden Beschädigungen (durch Nässe, Frevel oder Unvorsichtigkeiten des Fuhrmanns verursacht) oder fehlendes Gut festgestellt,

³⁸⁶ Am 23. Oktober 1762 ersuchte die Kanzlei Uri den Talrat von Ursern um Erlaubnis, das Pferd von Karl Franz Christen von Ursern, das der Großweibel zur Sicherung der Forderungen verschiedener Gläubiger beschlagnahmt habe, versteigern zu dürfen; Regesten der Urkunden und Aktenstücke von 1317—1800 des Talarchivs Ursern; Talarchiv Ursern.

³⁸⁷ Als man 1802 daran ging, das Transportwesen über den Gotthard neu zu organisieren, wurde von einer Konferenz der zunächst daran interessierte Kreise der Vorschlag gemacht, von jedem Säumer eine Garantie von 25 Louis d'or zu verlangen. Dagegen wehrten sich aber die Kaufleute von Ursern mit aller Energie, so daß diese Erweiterung der Garantieleistung nicht verwirklicht werden konnte.

³⁸⁸ Das Luzerner Speditionshaus Zurgilgen & Orelli & Co., Mitglied der Handelskammer, schrieb am 30. November 1820: Die eigene Erfahrung lehrt, wie ungewissenhaft mancher mit fremdem Gut handelt, da wo er sicher ist, nicht mit Schadenersatz belangt werden zu können. In Luzern ist zu diesem Zwecke mit gutem Erfolg die Realkautio für die Fuhrleute nach Bern und Basel eingeführt worden; vorteilhaft wäre diese Einrichtung auch für den Gotthard; St.A.L., Pars VIII.

³⁸⁹ Instruktion für den Zoller in Wassen, 1830; St.A.L., No. 1646. Ferner: Fuhrreglement 1844, Art. 15.

³⁹⁰ Vgl. Anm. 233, Seite 72.

³⁹¹ Zu Anfang des 19. Jahrhunderts hatten die zwei zwischen Luzern und Basel verkehrenden Luzerner Ordinarifuhrleute Schallbretter und Käppeli der Handelskammer je 6000 Fr. Kautio zu hinterlegen, der Luzerner Nikl. Meyer 1817 gar 12 000 Fr., Leonz Wältert von Büron bot 1825 für 1 Güterfuhrwerk eine Realkautio von 2000 Fr., Jos. Marfurt hinterlegte 1840 drei Wertschriften im Gesamtbetrag von 1200 Gulden als Kautio; St.A.L., Pars VI.

so nahmen die verantwortlichen Aufsichtsorgane in Anwesenheit des Ueberbringers, des Speditors oder Wareneigentümers einen sog. «Procès verbal» auf³⁹², worin Art und Weise sowie die Größe des Schadens vermerkt und die Fehlbaren dementsprechend gebüßt wurden. In Uri waren nach der Paßordnung von 1804 sämtliche Gemeindegerichte gehalten, Fuhrleute, die ihre Waren auf offener Straße oder sonst übel versorgt liegen ließen oder ohne gute Harzblachen auf der Straße angetroffen wurden, auch wenn kein Schaden daraus entstand, der Paßkommission anzuzeigen. Dabei hatte sowohl in Uri wie in Tessin der Ankläger eines Vergehens Anspruch auf die Hälfte oder einen Viertel der Buße. Neben diesen hauptsächlichsten, immer wieder anzutreffenden Bestimmungen zur Aufrechterhaltung eines geordneten Fuhrwesens lernen wir vor allem in den ernerischen Paß- und Fuhrreglementen von 1838 und 1844 — nachdem man in den ersten Jahren einer etwas falsch verstandenen freien Konkurrenz die staatliche Aufsicht über das Fuhrwesen auf ein Minimum beschränkt hatte — einen ganzen Katalog von «allgemeinen polizeilichen Vorschriften» kennen, die dem in Unordnung geratenen Fuhrwesen neuen Kredit verschaffen sollten³⁹³. Daß der Erfolg vorerst nur ganz bescheiden ausfiel, bezeugen zahlreiche Protestschreiben an die Luzerner Handelskammer sowie das Bußenregister der Urner Zoll- und Paßkommission.

Schon zu Beginn des Jahrhunderts veranlaßte die verhältnismäßig geringe Sicherheitsgarantie durch die Säumer das Luzerner Handlungskomitee, die Gründung einer Warenassekuranzkasse vorzuschlagen, die durch einen kleinen Zuschlag auf die Zollgebühren zu speisen wäre³⁹⁴. Allein der Vorschlag gelangte nur bis zur Verwaltungskammer des Kantons Luzern, wo er anscheinend als undurchführbar erachtet wurde, oder wo man von Uri und Tessin zum vornherein eine ablehnende Haltung erwartete. Mit Bedauern mußte die Handelskammer 1805 feststellen, daß die neue ernerische Paßordnung wohl einige Verbesserungen des Paßwesens verspreche, im Grunde genommen aber doch «größtenteils nur im Interesse der Kantone Uri und Tessin und auf ihre Bequemlichkeit gerückt» sei, dem Kaufmann aber nach wie vor die reelle Sicherheit für seine Waren fehle, vorausgesetzt, daß der Säumer den Schaden nicht mit seinem

³⁹² Urner Sust- und Paßordnung, 1804, Art. 14.

³⁹³ Zoll- und Paßordnung 1838: «Wir, Landammann und Landrat des Kantons Uri sind zur Ueberzeugung gekommen, daß eine genauere Regulierung unseres Zoll- und Paßwesens nicht nur zweckmäßig, sondern erforderlich geworden ist, um dadurch sowohl die Interessen des Staates besser zu wahren als auch den Warentransport über den St. Gotthard zu vermehren»; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, Dezember 1838, ferner: Alt Landbuch von Uri, Bd. III, S. 104 ff., und Wochenblatt von Uri, No. 1, 1839.

³⁹⁴ Projekt einer neuen Speditionsordnung für den Gotthardpaß, 19. März 1802; St.A.L., No. 1642.

Vermögen decken könne, was aber in den wenigsten Fällen zutreffe; die einzige Sicherheit von seiten des Fuhrmanns bleibe «ein elendes Saumtier»³⁹⁵. Weit besser soll die Garantierung der Transportgüter auf den Bündner Pässen Splügen und Bernardino gewesen sein: hier errichtete die 1801 gegründete Handelskommission bald nach ihrer Einsetzung «eine Art öffentlicher Versicherungsanstalt gegen Schadenfälle unter dem Titel: Entschädigungskassa», die jeden innert der Kantonsgrenzen erfolgten Schaden an Kaufmannsgütern dem Eigentümer vergütete; die Versicherungsprämie bestand in durchschnittlich vier Kreuzern pro Zentner³⁹⁶. Dies war also genau das, was die Luzerner Kaufleute erstrebten und 1805 in einem detaillierten «Entwurf zur Errichtung einer Indemnisationskassa» erneut zum Ausdruck brachten³⁹⁷, ohne freilich vorerst irgendwo dafür Verständnis zu finden. 1813 beschloß der Urner Landrat, eine Entschädigungskasse mit einem Minimalbestand von 2000 Gulden zu gründen: wenn die Summe von 2000 gl. erreicht sei, soll die «auf unserer Straße nach Italien und zurück verunglückte Waar daraus angemessen entschädigt werden»³⁹⁸. Diese Versicherungskasse scheint aber ziemlich bedeutungslos gewesen zu sein, denn wie sich später zeigte, wußte man außerhalb des Kantons Uri nicht einmal von deren Existenz³⁹⁹; ebenso konnten wir nur einen einzigen Beleg finden, nach dem diese Kasse beansprucht worden war⁴⁰⁰. Unter der Herrschaft

³⁹⁵ Schreiben vom 7. Januar 1805 an den Kleinen Rat; St.A.L., No. 1642.

³⁹⁶ Denkschrift über die Anstalt der Straßenprämien auf den neuen Handelsstraßen des Kantons Graubünden, Chur 1841; Eidg. Abschiede 1841, Beilage Litt.EE.

³⁹⁷ Dieses Projekt umfaßte folgende Grundsätze: Die Versicherung gilt nur für die Strecke Luzern—Bellinzona; von der Versicherung ausgeschlossen sind alle diejenigen Güter, die nicht durch die gewöhnlichen Marktschiffe oder durch akkreditierte Säumer und Karrer verführt werden; die Indemnisation hört auf bei Ausbruch von Krieg, Aufruhr in den garantierten Gegenden sowie bei Ereignissen höherer Gewalt; an Versicherungsprämien sollen bezahlt werden: für 1 Collo Seide 9 Schilling, für 1 Sack Reis 2 Schilling und für alle andern Waren pro Collo 4 Schilling 3 Angster; St.A.L., Pars VIII.

³⁹⁸ Alt Landbuch von Uri, Bd. I, Art. 239. Diese Kasse soll, nach einem Geständnis Uris an der Konkordatskonferenz 1837, aus den Bußen, die den Fuhrleuten für verspätete Lieferung auferlegt wurden, gespeisen worden sein. Wir zweifeln deshalb, ob diese Kasse jemals den Bestand von 2000 gl. erreichte.

³⁹⁹ Jedenfalls schrieb Basel am 23. November 1829 an Luzern, daß auf der Gotthardroute zur Sicherheit der Waren zu Wasser und zu Land eine Assekuranz errichtet werden sollte; St.A.L., No. 1645. — Desgleichen heißt es in einem Protokoll der von den Ständen Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug, Luzern und Basel im Dezember 1815 in Luzern abgehaltenen Konferenz zur Besprechung des neuen Tessiner Doganengesetzes: Die Gotthardstraße bietet dem Handel eine Menge Hindernisse. Es fehlen die gewünschte Garantie, die Bestimmtheit und Oekonomie in der Spedition. Um den Gotthardpaß wieder zu beleben, wäre unter anderm die Einrichtung zweckmäßiger Warenassekuranz-Anstalten wahrscheinlich erfolgreich; St.A.L., No. 1642.

⁴⁰⁰ Vgl. Kocher A., Der alte St. Gotthardweg, S. 99.

der freien Konkurrenz begehrten die Kaufleute eine solche Versicherungseinrichtung auch gar nicht mehr, mit der Begründung, daß «das Uebermaß an väterlicher Fürsorge, welche vielleicht in früherer Zeit am Platze gewesen sein mag, in der heutigen, durch Erfahrung erprobten Zeit nicht mehr gelten kann»⁴⁰¹. Als Uri 1842 trotzdem die Gründung einer allgemeinen «Assekurranz-Gesellschaft für verunglückte Waaren» den Konkordatsmitgliedern vorschlug, lehnten diese einen solchen Schritt mit aller Entschiedenheit ab; denn es genüge, wenn der Fuhrmann dem Speditor und der Speditor dem Wareneigentümer verantwortlich sei⁴⁰².

e) Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstätter-, auf dem Langen- und Luganersee

Die große, von Italien über den St. Gotthardpaß durch die Schweiz nach Deutschland und weiter in den Norden führende Landstraße war an zwei Stellen unterbrochen: im Süden durch den Langen- und Luganersee (je nachdem die Güter den Weg über Magadino oder Lugano einschlugen) und im Norden durch den Vierwaldstättersee. Diese beiden Lücken des Landtransportes zu schließen, war Aufgabe der Schifffahrt auf den betreffenden Seen. Sowohl die eine wie die andere dieser Wasserstraßen nahm eine eigentümliche Stellung ein: für den Verkehr zwischen Lugano und Capolago mußte die Schifffahrt zuhelfe genommen werden, über Magadino konnte der Verkehr nur über den Langensee zu- oder weggeleitet werden. Während im Süden wenigstens zwei Möglichkeiten offen standen, war im Norden der Vierwaldstättersee die einzige, zum Gotthard führende Verkehrsstraße, ohne die bei Binnenseen sonst häufige Konkurrenz einer Landstraße. Damit war der Vierwaldstättersee für den Gotthard-transitverkehr von analoger Bedeutung wie die Meere für die Verbindung von Weltteilen. Gemeinsam haben die drei Seen den Charakter von beinahe abgeschlossenen Verkehrsflächen. Weder der Zu- und Abfluß des Luganer-, noch der Zufluß des Langensees⁴⁰³, noch die Reuß als Zufluß des Vierwaldstättersees waren für die Flußschifffahrt geeignet; aber auch von Luzern abwärts wurden Reuß und Aare äußerst selten mit Frachtkähnen befahren.

⁴⁰¹ Protokoll der «Uebereinkunft in Transitangelegenheiten des St. Gotthardpasses», 1837; St.A.L., No. 1647.

⁴⁰² Protokoll der Konkordatskonferenz 1842; St.A.L., No. 1648.

⁴⁰³ Ob der Tessin von Sesto Calende aus Richtung Pavia von Barken befahren wurde, ist uns nicht bekannt; in der zweiten Hälfte des 19. Jh. scheint dies der Fall gewesen zu sein (Geogr. Lexikon der Schweiz, Bd. VI, S. 349). Die wichtigsten Zufahrtsstraßen zum Langensee waren aber zweifellos die Landstraßen; vgl. die von Schulte (Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zw. Italien und Westdeutschland, Bd. II, Beilage) gezeichnete Straßenkarte; ferner: Seite 131.

Trotzdem alle diese Wasserstraßen nur verhältnismäßig kurze Glieder der transalpinen Verkehrsstraße des Gotthards darstellten, kam der Gestaltung des Schifffahrtswesens auf diesen Seen besonders große Bedeutung zu, weil sie für die Kontinuität der Verkehrslinie unentbehrlich waren.

1. Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee

Nachdem der Verkehr über den Gotthard einige Bedeutung erlangt hatte, bedurfte auch die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee wie der Transport über Land einer staatlichen oder genossenschaftlichen Leitung, die einen geregelten Verkehr garantierte. Nach der Schlacht bei Sempach hatte Luzern die Schifffahrt auf seinem Gebiete monopolisiert, eigene Schiffe angeschafft, den Verkehr durch Verordnungen organisiert und ihn einem Schiffmeister unterstellt, der mit Hilfe seiner Fahrknechte für geregelte Spedition der Waren zu sorgen hatte⁴⁰⁴. Einige Zeit später bildeten sich als Rechtsnachfolger des Staates mit Privilegien ausgestattete Schifffahrtsgesellschaften auf zünftischer Grundlage: 1455 wird erstmals im Luzerner Ratsbuch die Pfisternauen-Zunft erwähnt und in der Luzerner Schifffahrtsverordnung von 1544 zum erstenmal die St. Niklausengesellschaft. In Uri organisierten sich ähnliche Schifferzünfte. So gab es um die Mitte des 16. Jahrhunderts folgende vier Schifffahrtsorganisationen auf dem Vierwaldstättersee: in Luzern die Pfisternauen-, die Sankt Niklausengesellschaft und in Uri die Flüeler St. Niklausenschiffleute und die Marktnauengesellschaft von Uri. Diese Gesellschaften erhielten von den eigenen Landesbehörden das Vorrecht, Personen und Waren vom Heimort aus zu verschiffen. Zugleich waren sie verpflichtet, regelmäßige Schiffskurse mit der notwendigen Anzahl von Schiffen zu führen und die Schiffsländen in gutem Zustand zu halten. Die Festsetzung der Schifffahrtstaxen sowie die Ueberwachung und Handhabung der Schifffahrtsverordnungen besorgten die Behörden.

Aus der starren Handhabung des Abfuhrmonopols, infolge der verschiedenartigen Auslegung des Sinnes der von den Landesbehörden erteilten Urkunden, des Umfanges der Vorrechte und der gegenseitigen Verhältnisse der Schifffahrtsgesellschaften von Luzern und Uri entstanden häufig Streitigkeiten, die bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts fort dauerten⁴⁰⁵. Während nach einem Schiedsspruch von 1357 jedes Luzerner Schiff in Flüelen ungehindert Rückladung auf-

⁴⁰⁴ Vgl. Hofer F., Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee, S. 14ff. Diese Arbeit sowie die 1838 in Luzern erschienene «Rechtsschrift über die Freiheit der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee» dienen uns auch für die folgenden Ausführungen als Grundlage.

⁴⁰⁵ Vgl. Rechtsschrift, S. 4ff., sowie die dort im Anhang abgedruckten Schifffahrtsverträge zwischen Luzern und Uri aus den Jahren 1357, 1532, 1544, 1586, 1687, 1810, 1811 usw.

nehmen durfte, ebenso jedes Urner Schiff in Luzern, war dies nach einer Uebereinkunft im Jahre 1532 mit wenigen Ausnahmen nur noch gegen Bezahlung einer Abfuhrgebühr, der sog. «Fürleite» gestattet, die in der Abgabe des halben Schifflohnes an die einheimischen Schiffahrtsgesellschaften bestand. Gelegentlich wurde der Nachbargesellschaft aber überhaupt keine oder nur ganz kleine Rückladung gegeben, worüber sich diese natürlich beschwerte und zu Hause auf Ergreifen von Repressalien pochte.

Besondere Bedeutung kommt dem zwischen Uri und Luzern im Jahre 1687 abgeschlossenen Schiffahrtsvertrag zu. Dieser faßte die Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee erstmals als das auf, was sie wirklich war: als einen organischen Bestandteil der Transportorganisation der ganzen Gotthardroute. Für uns kommt diesem Abkommen insofern noch besondere Bedeutung zu, als es im wesentlichen, trotz wiederholter Anfechtungen von seiten Luzerns, bis zum Jahre 1810 Geltung hatte. Im Bestreben, den seit einiger Zeit in Abgang gekommenen Transit über den Gotthard wieder zu beleben, anerkannten die beiden Kontrahenten die Notwendigkeit, neben der Verbesserung des Saumwesens von Bellinzona bis Flüelen (formelle Auflösung der Teilergesellschaften), neben der genauern Vollziehung des von der Stadt Luzern für das Fuhrwesen von Luzern nach Basel erlassenen Reglements, auch die Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee genauer zu regeln und vor allem die Kompetenzen der einzelnen Schiffahrtsgesellschaften exakter auszuscheiden. Danach war die Schiffahrt zu Beginn des 19. Jahrhunderts wie folgt organisiert:

1. Der St. Niklausengesellschaft und der Pfisternauengesellschaft von Luzern steht das Recht zu, Luzerner Bürger und deren Untertanen, sowie das diesen gehörige Gut von Flüelen, von den Urner Schiffahrtsgesellschaften ungehindert abzuführen; dafür sollen sie nebst dem ordnungsgemäßen Zoll den Urnern die Fürleite bezahlen.
2. Dieselben Rechte stehen der St. Niklausengesellschaft von Flüelen und der Urnauengesellschaft nach Entrichtung von Zoll und Fürleite in Luzern zu.
3. Die fremden Kaufmannswaren, die in Luzern oder Flüelen anlangen, sollen die Pfisterleute resp. die Urnaueneute zuerst abzuführen das Recht haben, wenn diese die Fuhr abschlagen, so steht das Ladungsrecht der andern einheimischen Schiffsgesellschaft zu, die es gegen Bezug der Fürleite an eine der fremden Gesellschaften übertragen kann.
4. Fremde Fußgänger dürfen von jeder der vier Gesellschaften an fremden Gestaden ungehindert aufgenommen werden.

In ähnlicher Weise war die Schiffahrt zwischen Flüelen und den andern Umschlagsplätzen am Vierwaldstättersee geregelt, insbesondere auf den zwei wichtigen Zweiglinien nach Küßnacht und Brun-

nen. Die Flüeler Schiffleute besaßen ursprünglich das Abfuhrmonopol für sämtliche Waren sowohl nach Küßnacht wie nach Brunnen, wie auch die Brunner und Küßnachter Schiffleute dasjenige nach Flüelen und den andern Seegestaden. Schon im 16. Jahrhundert gestatteten die Urner Schiffahrtsgesellschaften aber dem Küßnachter Nauen, der die von Zürich—Horgen—Zug nach dem Gotthard bestimmten Güter nach Flüelen gebracht hatte, das dorthin bestimmte Gut gegen Entrichtung der Fuhrleite (1 Btz. pro Stück Kaufmannsware, pro Sack Reis und pro Legel Wein) als Rückfuhr mitzunehmen⁴⁰⁶. Wahrscheinlich galt diese Regelung auch im 19. Jahrhundert weiter, wie lange wissen wir freilich nicht⁴⁰⁷.

Die Hauptlinie blieb aber jederzeit Flüelen—Luzern. Als sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts der politische Himmel wieder etwas entwölkt hatte, begann auch der Verkehr über den Gotthard wieder zu steigen. Inzwischen war durch die helvetische Verfassung und durch die Mediationsakte die Handels- und Gewerbefreiheit im Innern der Eidgenossenschaft proklamiert worden. Als Folge dieser Veränderungen wurde alsdann von verschiedenen Seiten eine Revision der bestehenden Schiffahrtsakte verlangt, deren Bestimmungen mit dem neuen Geist nicht vereinbar seien. Luzern ersuchte 1808 das Syndikat der Tagsatzung, Uri anzuweisen, die Freihandelsgrundsätze der Mediationsverfassung zu respektieren⁴⁰⁸. Allein Uri bestritt kurzerhand die Kompetenz des Syndikats in solchen Angelegenheiten und erklärte feierlichst, daß der im Art. 5 der Mediationsverfassung garantierte freie Handelsverkehr niemals auf die Schiffahrt und den Warentransit angewendet werden dürfe, denn der Warentransit zu Wasser und zu Land müsse den Polizeiverfügungen jedes Kantons, je nach den ihm zugesicherten Souveränitätsrechten unterworfen bleiben; immerhin erklärte sich Uri bereit, die eingetretenen Mißhelligkeiten durch freundschaftliches Einverständnis nach den gleichen Reziprozitätsgrundsätzen zu schlichten.

⁴⁰⁶ 1753 erhöhten die Flüeler Schiffleute die Fürleite auf Wein und Reis und drohten dem Faktor von Küßnacht, daß sie die Waren selber führen werden, wenn er die Tarifierhöhung nicht billige. Faktor Reding beschwerte sich darauf bei Bürgermeister und Rat der Stadt Zürich, welche ihrerseits an den Stand Uri das freundeidgenössische Begehren richteten, «das neuerliche Unternehmen» im Interesse der Kaufmannschaft fallen zu lassen, da sich diese sonst einer andern Route bedienen würde; St.A.Z., D 99, 8a—k.

⁴⁰⁷ Aus Berichten der Post-Dampfschiffahrtsgesellschaft geht hervor, daß 1848 sowohl die Knörr'sche wie die Post-Dampfschiffahrtsgesellschaft für das Recht, Güter und Personen von den Gestaden von Schwyz abführen zu dürfen, den dortigen Schiffsgesellschaften eine jährliche Entschädigungssumme bezahlen mußten; St.A.L., A3, No. 2361/62.

⁴⁰⁸ Die Luzerner Schiffleute hatten sich wiederholt beklagt, daß ihnen nicht gestattet werde, Waren, die aus Italien kommen, in Flüelen als Rückfracht zu verladen, weil Uri die Verführung derselben als ausschließliches Recht seiner Schiffleute anspreche und sich dabei auf den Vertrag von 1687 stütze. Vgl. Repetitorium der Eidg. Abschiede 1803—1813, S. 326; ferner: Rechtschrift, Beilage V.

So kam es zum Schiffsahrtsvertrag von 1810/11⁴⁰⁹, der bis zum Jahre 1826 unverändert blieb. Im Unterschied zu früher, als vier Gesellschaften konkurrierten, wurde nun der gesamte Verkehr der Kaufmannsgüter zwischen Flüelen und Luzern im wesentlichen auf zwei, auf den Luzerner Pfisternauen und auf den Urinauen, von den Kantonsregierungen beaufsichtigte Markt- oder Frachtschiffe beschränkt, von denen jedes am andern Ufer ungehindert (die Fürleite auf Waren war abgeschafft) Rückladung nehmen durfte; wenn außerdem der Urinauen nicht alle vorhandenen Transitgüter auf einmal zu fassen vermochte, durfte die Flüeler Schiffsgesellschaft den Rest übernehmen. Dasjenige Gut, das ein Speditor im andern kontrahierenden Kanton kaufte, war dem Transportzwang der beiden Marktschiffe nicht unterworfen, hingegen wohl die durch die Spedition in einem der beiden Häfen angekommenen Güter, gleichgültig, ob sie Eigentum des Speditors waren oder nicht. Gänzlich befreit von diesem Transportzwang war das den Einwohnern der beiden Kantone, die jedoch weder Speditoren, noch Kommissäre oder Speichermeister sein durften, gehörige Gut. Der Personentransport wurde ebenfalls durch die beiden Marktschiffe monopolisiert. Das von Luzern vor kurzem eingesetzte Postschiff war zum Personentransport nur dann berechtigt, wenn es sowohl in Luzern wie in Flüelen die Fürleite in der Höhe von $\frac{2}{5}$ des Schifflohnes zurückließ.

Das Abkommen von 1810/11 bewirkte durch die Verminderung der Konkurrenz einerseits eine Vereinfachung des Verkehrs gegenüber früher, anderseits — formell wenigstens — immerhin eine gewisse Liberalisierung durch die Abschaffung der Fürleitegebühren im gewöhnlichen Verkehr. Bei gegenseitigem Einverständnis und gutem Willen wäre auf dieser Grundlage durchaus eine die Bedürfnisse des Warenaustausches befriedigende Schifffahrt möglich gewesen. Eine Zeitlang scheinen sich die beiden Interessen denn auch ordentlich gut vertragen zu haben, wenigstens gingen bis zu Beginn der 1820er Jahre wenig Klagen über Störungen des Schiffsverkehrs bei den die Aufsicht ausübenden Regierungsstellen ein. Dann aber traten — wohl zum größten Teil als Folge des abnehmenden Warenverkehrs auf der Gotthardstraße — die alten Uebelstände wieder hervor: den Schiffen wurde im Nachbarkanton, wenn einmal wenig Waren vorhanden waren, die Rückladung beschränkt oder gar verweigert; der Reisende war «in verschiedener Hinsicht lästigen und hindernden Uebungen und Anordnungen» ausgesetzt.

Als dann 1826 das Altdorfer Konkordat gegründet wurde, betonten vor allem die Kantone Basel, Solothurn und Tessin die Notwendigkeit der Verbesserung der Schiffsahrtsverhältnisse auf dem Vierwaldstättersee: Befreiung von den monopolistischen Fesseln und Einführung einer zweimaligen wöchentlichen Verführung der Güter und Personen in jeder Richtung und schließlich Anschaffung eines

Dampfschiffes. Sowohl die Erfüllung des einen wie des andern Punktes blieb aber einstweilen als frommer Wunsch auf der Traktandenliste der nächstfolgenden Konkordatskonferenzen der Jahre 1829, 1830, 1832 bestehen. Uri bedauerte 1832 lebhaft, daß bis jetzt wegen den in seinem Kanton bestehenden Schiffergesellschaften und der damit verbundenen Rechte mit Luzern keine Verständigung erzielt werden konnte. Die Inbetriebnahme eines Dampfschiffes lehnte Uri ab, weil die Verkehrsichte die Existenz eines Dampfschiffes gegenwärtig nicht rechtfertige. Der Kampf um Anerkennung der freien Konkurrenz zu Wasser wurde im Kräfteverhältnis von 4 : 1 weitergeführt. Allein selbst gegen diese Uebermacht blieb Uri unnachgiebig.

Die Anregung auf Inbetriebnahme eines Dampfschiffes nahm sich hingegen der Luzerner Spediteur Friedrich Knörr zu Herzen. Er gründete mit Bewilligung und Unterstützung der Luzerner Regierung, die sich kurz vorher nach ihrer eigenen Aussage vom transitfördernden Einfluß der neuen Dampfschiffe auf dem Zürich- und Walensee überzeugt hatte, zur Anschaffung eines solchen Schiffes 1835 eine Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 100 000 Fr.⁴¹⁰ «In der Absicht, den Unternehmungsgeist zu begünstigen und eine dem Transporte und Verkehre insbesondere sehr vorteilhafte Einrichtung zu befördern» erließ der Große Rat des Kantons Luzern am 17. Dezember 1835 ein Dekret⁴¹¹, in dem die Freiheit der Schifffahrt unter dem Vorbehalt des Gegenrechtes seitens anderer Gestade anerkannt wird. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft erhielt das Recht und die Pflicht, alle Transitwaren, Effekten und Personen frei von Luzern abzuführen mit der Bedingung, daß keine höhern als die vom Kleinen Rat jeweils festgesetzten Taxen gefordert werden. Zugleich wurde der Dampfschiffahrtsgesellschaft die Zusicherung gegeben, daß während sechs Jahren, von der ersten Fahrt des Dampfschiffes an gerechnet, kein zweites Dampfschiff verwendet werden darf.

Nun witterten die Urner erhöhte Gefahr für die Existenz ihrer Schiffergesellschaften und versagten dem Dampfschiff Knörr's, das seit 1837 in Betrieb war, die freie Abfuhr in Flüelen. Im April 1837 bemühte sich mit allen Mitteln der Verhandlungskunst eine Konkordatskonferenz den Urnern darzutun, daß es nun endlich an der Zeit

⁴⁰⁹ Rechtsschrift, Beilage VI.

⁴¹⁰ Die meisten größern Luzerner Handels- und Geschäftshäuser unterstützten dieses Unternehmen durch Kauf von 1—2 Aktien; daneben fanden sich Käufer aus allen Teilen der Schweiz, vor allem aber aus Zürich und Basel. Gemäß Weisung der Regierung bot Knörr auch den Urnern Gelegenheit, sich bei der «Luzerner Dampfschiffahrtsgesellschaft» ein Mitspracherecht zu sichern, erfuhr aber im ganzen Bezirk Uri selbst nur Ablehnung; einzig im Bezirk Ursern kauften E. Cathrina, Frl. Rosa Cathrina in Andermatt und C. F. Müllers sel. Erben in Hospenthal je eine Aktie; Verzeichnis der Aktionäre der Dampfschiffahrtsgesellschaft, 1836; St.A.L., Pars I, Abt. II.

⁴¹¹ Rechtsschrift, Beilage XI.

sei, die Freiheit der Schifffahrt anzuerkennen, daß insbesondere die Dampfschifffahrt für die Förderung des Gotthardverkehrs einfach notwendig sei. Aber Uri beharrte hartnäckig auf seinen überlieferten Rechten. Nachdem es im Herbst 1837 in Flüelen beinahe zu Gewalttätigkeiten gegen den Kapitän des Dampfschiffes gekommen wäre⁴¹² und nachdem kurze Zeit nachher erneute Verhandlungen der Konkordatskantone ergebnislos verlaufen waren, gelang der Dampfschifffahrtsgesellschaft Ende 1837 endlich ein Abkommen mit den Urner Schiffergesellschaften: die Urner hatten erreicht, daß das Luzerner Dampfschiff für das Recht, von Flüelen Personen und Waren abzuführen, den Urner Schifflenten eine jährliche Entschädigungssumme (deren Höhe nicht bekannt ist) zu bezahlen hatte.

Trotz der vielfachen Widerstände entwickelte sich die Schifffahrt günstig. Im Jahre 1839 führte die «Stadt Luzern», wie das Knörr'sche Schiff hieß, 276 Fahrten aus, woraus Einnahmen in der Höhe von 42 600 Fr. resultierten⁴¹³. Friedrich Knörr & Sohn waren schon 1842, als die Anschaffung eines zweiten Schiffes beschlossen wurde, im Besitze von rund 60 Prozent aller Aktien⁴¹⁴ und sollen 1848 alleinige Besitzer des gesamten Dampfschiffahrtsunternehmens gewesen sein.

1846 gründete der Urner Ingenieur Karl Emanuel Müller, der seit 1841 das Luzerner Bürgerrecht besaß, in Luzern ein Konkurrenzunternehmen unter dem Namen «Postdampfschifffahrtsgesellschaft», «um nicht immer von einem einzigen Monopolisten abhängen zu müssen»⁴¹⁵. Müller schloß im November 1846 mit den Regierungen von Uri und Luzern einen Vertrag, wonach der Postdampfschiffahrtsgesellschaft das Recht und die Pflicht der Führung aller Postgegenstände, Postreisenden und deren Gepäck zwischen Flüelen und Luzern zugestanden wurde. Bis dahin hatte seit dem Juli 1842 das Knörr'sche Dampfschiff die Postführung besorgt, dieses Recht dann aber an das Konkurrenzunternehmen Müllers abtreten müssen, weil dieses günstigere Bedingungen offerierte⁴¹⁶. Das Aktienkapital der neuen Gesellschaft betrug 200 000 Fr. Am 1. November 1847 bestand ihr erstes Schiff, der «Waldstätter», die Probefahrt, und ab 1. Januar 1848 begannen seine regelmäßigen Fahrten. Kurze Zeit später nahm die Gesellschaft ein zweites Dampfschiff, die «Rigi», in Dienst. Da

⁴¹² Als Schiffskapitän Elgger im November 1837 die Bezahlung der Fürleite für die in Flüelen abgeführten Reisenden gemäß Weisung der Direktion verweigerte, wurde er vor den Urner Landrat zitiert und ihm gesagt, falls er die schuldigen Gebühren nicht sofort entrichte, werde er mit Hausarrest bis zur nächsten Sitzung des Landrates bestraft; Rechtsschrift, Beilage XV.

⁴¹³ Geschäftsbericht für das Jahr 1839; St.A.L., Pars I, Abt. II.

⁴¹⁴ Pachtvertrag zwischen Knörr und den übrigen Aktionären vom 11. Oktober 1842; St.A.L., Pars VII.

⁴¹⁵ Nach: Rechenschaftsbericht der Postdampfschiffahrtsgesellschaft an die Regierung des Kantons Luzern, 27. Juni 1848, S. 2; St.A.L., As, No. 2361.

⁴¹⁶ Hofer F., Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee, S. 26.

die Postdampfschiffahrtsgesellschaft den Urner Schiffergesellschaften die jährliche Summe von 1200 Fr. zu zahlen versprach⁴¹⁷, erhielt sie von diesen das Recht, neben den Postgegenständen und Reisenden auch andere Waren und Vieh von Flüelen wegzuführen. Knörr hingegen verweigerte ab 1. Januar 1848 die Bezahlung eines jährlichen Tributs, worauf ihm die Urner Schiffleute kurzerhand die Uebnahme von Ladungen jeder Art, mit Ausnahme der reisenden Luzerner Bürger, in Flüelen untersagten. Auf die Beschwerde Knörrs hin ergriff die Luzerner Regierung Gegenmaßnahmen und verbot ihrerseits als Repressalie den Urner Schiffsgesellschaften samt der Postschiffahrtsgesellschaft am 4. April 1848 die Wegbeförderung von Personen (mit Ausnahme der Postreisenden und der Postgegenstände), Waren und Vieh vom Luzerner Gestade, und zwar solange, bis die Urner das Abfuhrverbot gegen Knörr rückgängig machen würden. Wir kennen nicht alle Motive, mit denen die Regierung Luzerns ihre Handlungsweise begründete; ein Hauptgrund aber war sicher der, daß Luzern diese Gelegenheit ergreifen wollte, um die Urner endlich zur Anerkennung der freien Konkurrenz auf dem Vierwaldstättersee zu zwingen. Da die Postdampfschiffahrtsgesellschaft von einem Urner gegründet worden sei und nun auch von diesem geleitet werde, so argumentierte die Regierung Luzerns, stände diese den Urner Interessen näher als den Luzerner. Es entspann sich darauf ein heftiger Meinungsstreit zwischen der Regierung und der Postdampfschiffahrtsgesellschaft⁴¹⁸, in dem die erstere solange standhaft blieb, bis ihr das aus dem Art. 30 der Bundesverfassung hergeleitete Bundesgesetz vom 30. Mai 1849⁴¹⁹ zu Hilfe kam. Dieses erklärte in Art. 1 alle Beschränkungen der freien Schifffahrt, die in Flüelen, Brunnen, Gersau und Luzern bisher bestanden hatten, als aufgehoben und durch Art. 2 jedermann berechtigt, Personen und Waren aller Art in den an der Wasserstraße von Flüelen nach Luzern gelegenen Ortschaften frei aufzunehmen und abzusetzen. Mit diesem Bundesgesetz fielen nun die letzten und die am hartnäckigsten verteidigten Sonderrechte einzelner Körperschaften im Verkehrswesen des St. Gotthardpasses dahin.

Der Schifffahrtsbetrieb. Die für den Waren- und Personentransport verwendeten Ruderschiffe, die sog. Nauen, die teilweise mit einem Segelmast versehen waren, hatten eine Länge von 9—15 Meter und maßen 1,3—3,6 Meter in der Breite⁴²⁰. Die großen

⁴¹⁷ Bericht des Verwaltungsrates der Postdampfschiffahrtsgesellschaft an die Aktionäre derselben über das von der hohen Regierung von Luzern gegen die Postdampfschiffe verhängte Abfuhrverbot, 4. November 1848, S. 6; St.A.L., A3, No. 2361.

⁴¹⁸ Regierungsratsprotokoll des Kantons Luzern, 7. April 1849, No. 750.

⁴¹⁹ St.A.L., A3, No. 2361.

⁴²⁰ Lusser K. F., Der Kanton Uri, S. 43.

Nauen beförderten auf einmal 30—40 Kühe⁴²¹, was einer Last von etwa 20 Tonnen entspricht. Der erste Raddampfer, die «Stadt Luzern», war mehr als doppelt so lang wie der größte Nauen und maß 32 Meter in der Länge und 6 Meter in der Breite; er konnte 300 Personen nebst 10 Tonnen Waren aufnehmen und war zudem mit Mastbaum und Segel versehen, womit bei günstigem Wind die Fahrt beschleunigt werden konnte⁴²².

Je größer die Nauen waren, um so schwerfälliger und langsamer waren sie. So sollen die großen Schiffe der Urner Nauengesellschaft nicht selten zwölf Stunden zur Ueberfahrt von Flüelen nach Luzern (32 km) benötigt haben, und zwar bei «ganz stillem See»⁴²³. Aber auch die kleinern Nauen erreichten selten die Geschwindigkeit eines Fußgängers. Ganz schlimm stand es bei schlechtem Wetter, bei Gegenwind oder gar bei Föhnsturm. Entweder wurde die Abfahrt so lange verschoben, bis die Witterung wieder besser war, oder die Schiffe brachten 24—48 Stunden auf dem See zu, bis sie endlich das andere See-Ende erreichten⁴²⁴. Ein gewaltiger Fortschritt bedeutete deshalb die Einführung der Dampfschiffahrt. Nicht nur vermochte das Dampfschiff fast ohne Ausnahme der schlechten Witterung Trotz zu bieten, sondern es unterbot die Transportdauer der Ruderschiffe drei- bis viermal und benötigte für die Ueberfahrt etwa 2½ Stunden, was einer Reisegeschwindigkeit von 13 km pro Stude entspricht.

Wie teilweise zu Land, war den Kaufleuten auch zu Wasser Sicherheit für ihre Güter garantiert. Durch Einkauf in die Schiffergesellschaften in Uri⁴²⁵, oder durch Leistung einer Kautio in Luzern⁴²⁶,

⁴²¹ Bürgi G., Erinnerungen eines alten Senntenbauern ans Welschlandfahren, S. 11.

⁴²² Hofer F., Die Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee, S. 25.

⁴²³ Schreiben der Firma Knörr an die Regierung von Uri, 28. November 1835; St.A.L., No. 1647.

⁴²⁴ Gutachten der Luzerner Handelskammer über das Gotthardtransitwesen, Oktober 1829; St.A.L., Pars VIII. — Ein noch deutlicheres Beispiel und zugleich ein Beweis dafür, wie notwendig die Einführung der Dampfschiffahrt war, erzählte Statthalter Jak. Kopp von Luzern anlässlich der Konkordatsverhandlungen vom Dezember 1837: An einem Sonntag hatte das Knörr'sche Dampfschiff die in Flüelen angekommenen Eilgüter unentgeltlich nach Luzern abführen wollen, damit sie rechtzeitig nach Basel weiterspediert werden könnten. Allein die Flüeler Schiffeleute gestatteten dies nicht und fuhren mit der Ladung selber 1 Stunde vor dem Dampfschiff in Flüelen ab. Das Dampfschiff brauchte zur Ueberfahrt 2½ Stunden, folglich hätten die Güter am Montag in Basel sein können. Das «sogenannte Eilschiff» der Flüeler hatte aber bei stürmischer Witterung zweimal 24 Stunden auf dem See zugebracht und kam erst am Dienstag in Luzern an. Ein ähnliches Beispiel wußte der Basler Laroche-Stähelin aus eigener Erfahrung zu berichten; vgl. Rechtsschrift, S. 75/76.

⁴²⁵ Mitteilung von Landammann Zraggen an die Konkordatskonferenz vom April 1837; Rechtsschrift, S. 47.

⁴²⁶ 1593 verordnete die Luzerner Regierung, daß jeder neu in die Pfisternauengesellschaft eintretende Schiffmann eine von der Gesellschaft festzulegende Kau-

übernahmen die Schiffleute solidarische Haftung für die ihnen zum Transport übergebenen Kaufmannsgüter, ausgenommen (wie zu Land) bei Verlusten oder Beschädigungen, die von Elementargewalten hervorgerufen wurden.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß die Wasserstraße des Vierwaldstättersees für den Gotthardgüterverkehr insofern vorteilhaft war, als sie für die 32 km lange Strecke Luzern—Flüelen im Vergleich zur Landstraße außerordentlich niedrige Frachtpreise gewährte; die Frachtkosten pro Kilometer waren hier beinahe fünfmal niedriger als z. B. auf der Straße Luzern—Basel. Andererseits war die Reisegeschwindigkeit im allgemeinen eher geringer als die der Frachtwagen. Vor allem aber ließ die Regelmäßigkeit vieles zu wünschen übrig, was teils der großen Abhängigkeit der Ruderschiffe von den Witterungsverhältnissen, teils der oft verkehrshemmenden Rivalität der bevorrechteten Schiffergesellschaften zuzuschreiben ist. Seit der Mitte der 1830er Jahre begann sich der Schifffahrtsbetrieb zu beleben. Bis dahin wurden die Transitgüter im allgemeinen nur einmal pro Woche in jeder Richtung geführt. Nachdem die Konkordatskantone beinahe ein Jahrzehnt lang (seit 1826) vergebens auf das Verlangen des Handels nach einem intensivern Schiffsverkehr aufmerksam gemacht hatten, gelang es endlich 1834, die Schifffahrtsgesellschaften zur Führung von zwei Wochenkursen in jeder Richtung zu bewegen. Schon ein Jahr später, vom August 1835 an, verkehrten bereits vier regelmäßige Kurse in jeder Richtung, zwei davon für die von Knörr organisierten Eilfahrten. Mit der Inbetriebnahme des ersten Dampfschiffes war dann nicht nur eine enorme Verkürzung der Transportdauer verbunden, sondern nochmals eine bedeutende Vermehrung der Zahl der Fahrten. Mit der Einführung der Dampfschifffahrt war letzten Endes auch schon das Todesurteil über die Ruderschifffahrt gesprochen. Einzig die immer noch fast uneingeschränkte Souveränität der Kantone innerhalb des Bundes verlängerte die Gnadenfrist der traditionellen Ruderschifffahrtsgesellschaften.

2. Die Schifffahrt auf dem Langen- und Luganersee

Recht mangelhaft sind wir über die frühern Schifffahrtsverhältnisse auf diesen beiden Tessiner Seen unterrichtet. Sie haben bis heute keinen Darsteller gefunden wie etwa diejenigen des Vierwaldstätter-, Zürich-, Boden-, Thuner- und Brienersees oder der Aare, des Rheins, der Limmat usw. Die uns bekannten Quellen sind äußerst spärlich. In den seit 1803 erschienenen Sammelbänden der Gesetze

tion von maximal 40 Gl. entrichten solle. 1753 leistete jeder fremde Schiffmann 45 Gl. Kautions. Laut Vertrag vom 30. August 1811 leistete die Pfisternauengesellschaft der Luzerner Handelskammer eine Realkautions von 2000 Gl.; St.A.L., Pars VII.

und Verordnungen des Kantons Tessin ist kaum eine Notiz über den Schiffahrtsbetrieb auf einem der beiden Seen zu finden. Trotzdem darf das Bestehen einer gewissen Organisation der Fahrten zwischen den einzelnen Landungsplätzen und zwischen den einheimischen und ausländischen Schiffahrtsunternehmen angenommen werden. Die von den meisten andern schweizerischen Seen her bekannten Vorrechte einzelner Schiffergesellschaften existierten teilweise auch auf dem Langen- und Luganersee⁴²⁷. Doch fällt das fast vollständige Fehlen von Klagen über gegenseitige Hemmungen der freien Abfuhr, wie wir sie etwa vom Vierwaldstättersee her kennen, auf. Der Grund dazu dürfte wohl zum größten Teil darin liegen, daß es einzelnen Schiffahrtsunternehmen nie gelang, so weitgehende und wohl beschützte Privilegien zu erringen, wie sie die Urner und Luzerner Schiffeleute besaßen. Nach dem Wiener Kongreß, so berichtet Francini⁴²⁸, wurde die Schiffahrt auf dem Lago Maggiore frei ausgeübt; sowohl schweizerische wie piemontesische und lombardische Schiffe verkehrten ungestört zwischen den verschiedenen Landungsplätzen, von denen wohl Magadino, Locarno, Canobbio, Intra, Arona und Sesto Calende die bedeutendsten waren.

Nachdem 1823, 1824, 1825 nacheinander der Genfer-, der Boden-, der Bieler- und Neuenburgersee die ersten Dampfschiffe erhalten hatten, bildete sich in Locarno 1825 eine Sardinisch-Lombardisch-Helvetische Gesellschaft, die auf ihre Kosten das erste, aus Holz gebaute, mit einer Motorenkraft von 16 Pferdestärken ausgerüstete Dampfschiff «Verbano» erstellen ließ⁴²⁹. Am 15. Februar 1826 wurde die Dampfschiffahrt auf dem Langensee zwischen Magadino—Arona und Sesto Calende eröffnet. Während früher die Ruderschiffahrt 3—4 Tage für Hin- und Rückfahrt benötigte, legte nun das Dampfschiff die ganze Strecke im Sommer in einem einzigen Tag und im Winter in 1½ Tagen zurück. Die mit dem Dampfschiff erzielte Beschleunigung des Waren- und Personentransportes umschrieb der

⁴²⁷ Auf die Klage der Luggarner Schiffeleute, daß fremde Schiffer aus den am Langensee gelegenen mailändischen und piemontesischen Ortschaften nach Magadino kämen und Reisende, welche über Wasser fahren wollen, in ihre Schiffe aufnehmen und dadurch ihren Verdienst schmälerten, beschlossen die Gesandten der Jahrrechnungstagsatzung von Luggarus im August 1765 bekanntzugeben, daß die Luggarner Schiffeleute das Vorrecht haben, solche Reisende zu führen. Ein Jahr später wurde diese Verordnung bestätigt und dahin ergänzt, daß gegen die am Langensee gelegenen italienischen Ortschaften das Reciprocum zu beobachten sei; Eidg. Abschiede, 7, 2, II, S. 1000. — Am Luganersee suchte die Gemeinde Lugano ein Verkehrsmonopol für den Warentransport zu Land bis Bellenz und in der Schiffahrt auf dem See zu behaupten; Schäfer P., Das Sottocenere im Mittelalter, Aarau 1931, S. 34. Daß vor der Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Langensee besondere Schifferrechte bestanden haben, bestätigte ein Tessiner Abgeordneter an der Konkordatskonferenz vom Herbst 1837; Rechtsschrift, S. 48.

⁴²⁸ Francini, *La Svizzera italiana*, I, pag. 112.

⁴²⁹ De-Vit V., *Il Lago Maggiore, Stresa e le Isole Borromee*; 4 Bde., Prato 1875—78, vol. II, pag. 480 ff.

Luzerner Spediteur Knörr 1826 mit folgenden Worten⁴³⁰: «Seit der Errichtung des Dampfschiffes auf dem Lago Maggiore wird die Route über Lugano für Warensendungen nach Mailand wenig mehr benutzt und gehen solche meistens über Magadino zu Wasser bis Sesto Calende und von da auf Wagen bis Mailand, wodurch man Ersparnisse von ca. 1.50 Fr. per Zentner gegen die Route über Lugano erzielt. Die vorerwähnte Einführung in Magadino gewährt auch wesentliche Vorteile für die Warensendungen von und nach Genua über Arona, besonders bei der schönen, durch das ganze Piemont und über die Apenninen führenden fahrbaren Straße.» Im Jahre 1841 wurde ein zweites Dampfschiff, der «San Carlo», mit 32 PS in Betrieb gesetzt und 1845 der alte «Verbano» durch ein neues, eisernes Schiff mit dem gleichen Namen ersetzt. Der Sitz der Dampfschiffahrtsgesellschaft war Arona. Zehn Jahre später, 1855, erhielt der Lago Maggiore im Zusammenhang mit dem Ausbau des oberitalienischen Eisenbahnnetzes, das nun von Arona nach Turin, Novara, Alessandria und Genua führte, tägliche Schiffskurse zwischen Magadino und Arona⁴³¹.

Als einer der letzten schweizerischen Seen erhielt der Luganersee erst 1856 sein erstes Dampfschiff, den «Ceresio», das der «Società di Navigazione a vapore sul Ceresio» gehörte⁴³². Auf dem Luganersee war die Schifffahrt, wenigstens für den Transithandel, schon seit einiger Zeit heinahe bedeutungslos geworden. Während noch bis 1815 alle Transitgüter mit Schiffen von Lugano nach Capolago transportiert werden mußten, hatte sich mit der Erbauung der «strada maestra» von Lugano nach Melide und von Bissone nach Capolago in der «Quadrizeit» (1815—1830) das offene Stück auf einige hundert Meter reduziert. Von nun an nahmen die Güter den Weg über Melide, wurden dort auf das Schiff umgeladen und am jenseitigen Ufer in Bissone wieder an Land gesetzt. 1844 wurde mit dem Bau des Brückendammes von Melide begonnen, und im Oktober 1847 fand die feierliche Einweihung desselben statt, womit das lästige Umladen der Waren vom Wagen aufs Schiff und wieder auf den Wagen dahinfiel und das Mendrisiotto nun ganz in Landverbindung mit der übrigen Eidgenossenschaft stand⁴³³.

⁴³⁰ Schreiben an die Handelskammer; St.A.L., No. 1644.

⁴³¹ Ueber die weitere Entwicklung der Schifffahrt auf dem Lago Maggiore vgl. De-Vit V., a.a.O., S. 481 ff.

⁴³² Pometta/Chiesa, Storia di Lugano, Lugano-Bellinzona 1942; S. 285/86.

⁴³³ Weinmann E., Geschichte des Kantons Tessin 1840—1848, S. 21.

DAS ZOLLWESEN

Ursprünglich dienten die Zölle dem Unterhalt der Straßen. Schon im Mittelalter aber wandelte sich die Zweckbestimmung: die Zölle wurden zu einem einfachen Fiskalrecht, zu einer überflüssigen und lästigen Verkehrsabgabe, die ihrer öffentlich-rechtlichen Funktion entkleidet war⁴³⁴.

Soweit wir die Geschichte der Zölle der Gotthardstraße kennen, machten diese hievon keine Ausnahme. Solange nämlich für den Unterhalt der Gotthardstraße derart bescheidene Summen aufgewendet wurden wie um die Mitte des 18. Jahrhunderts⁴³⁵, ja sogar bis zum Bau der neuen Straße, solange die Zolleinnahmen die Ausgaben der öffentlichen Hand beinahe oder ganz deckten, solange trugen sie den Charakter von indirekten Steuern, die zwar nicht vom eigenen Landvolk, dafür aber vorwiegend von fremden Kaufleuten bezahlt wurden⁴³⁶. Freilich wurde schon darauf hingewiesen, daß neue oder erhöhte Zölle oftmals die Folge von Straßenverbesserungen waren. Wenn man aber ihre Geschichte weiter verfolgt, zeigt sich, daß ein einmal festgelegter Zoll nur selten mehr in seinem Bestande reduziert oder gar abgeschafft wurde, obschon er nach Tilgung der Kosten, um derentwillen er erlassen worden war, gar nicht mehr oder zumindest nicht mehr nach dem gleich hohen Tarif gerechtfertigt war. Die Hauptgründe für die Entwicklung des Zollwesens zu einem Fiskalinstrument par excellence sind: die weitgehende Sou-

⁴³⁴ Pirenne H., Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Europas im Mittelalter, S. 89.

⁴³⁵ Vgl. Seite 25.

⁴³⁶ Die Behauptung Kochers (Der alte St. Gotthardweg, S. 97), der «Säumereiertrag» (Zollertrag) des Urserntales habe selbst nach 1734 kaum hingereicht, um die Gotthardstraße zu unterhalten, wird durch die Ursener Talrechnungen klar widerlegt. In den 1720er Jahren war der Zollertrag in Ursern durchschnittlich 1100—1200 gl. 1754/55 warf der Zoll 1336 gl. ab; die gesamten Straßenkosten beliefen sich auf 113 gl. (!) und die gesamten Talausgaben auf 1490 gl. Ueber die entsprechenden Verhältnisse im 19. Jh., vgl. S. 26 ff. Die Quelle, nach der Kocher zu seiner Behauptung gelangt, ist demnach sehr tendenziös.

veränität des Standes Uri einerseits und die Tatsache andererseits, daß die Gotthardstraße südlich der Alpen ein Untertanengebiet der geldbedürftigen eidgenössischen Stände durchzog. Uri schaltete und waltete mit seinen Zolltarifen gelegentlich nach Belieben⁴³⁷, in den Instruktionsheften der eidgenössischen Gesandten nach den ennetbirgischen Jahrrechnungstagsatzungen fehlten nur selten Zollgeschäfte. Indem man den Standesangehörigen und befreundeten Miteidgenossen in vielen Fällen «Zollexemtionen» zugestand⁴³⁸, verminderte man die Gefahr der Opposition von jener Seite ganz beträchtlich. Der Benachteiligte war stets der fremde Kaufmann. Den Beschlüssen der Herren der Straße stand er beinahe machtlos gegenüber; das einzige, was er dagegen tun konnte, wenn es die Lage seines Geschäftssitzes erlaubte, war die Umgehung des Gotthardpasses. Seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts scheinen denn auch viele Händler von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht zu haben, sowohl wegen unbefriedigender Transportorganisation⁴³⁹, wie auch aus Protest gegen die hohen Zölle⁴⁴⁰. Leider änderten die Gotthardstände ihren fiskalpolitischen Kurs auch in der Folgezeit nicht, so daß von seiten des Zollwesens kein Auftrieb des Verkehrs zu erwarten war, zumal die Mailänder seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ihre Zölle auf den Zufahrtslinien der Gotthard-

⁴³⁷ Weil Obwalden in einem Zollstreit, den Uri zusammen mit Schwyz und Nidwalden in den 1670er Jahren gegen Luzern ausfocht, die Partei des letztern Standes ergriffen hatte, belastete Uri die Angehörigen Obwaldens, die den Lauiser Markt besuchten, aus Rache 1680 mit dem doppelten Zoll am Platifer und erklärte dazu: Uri mache nur von seinem Recht Gebrauch, «die eigenen Zölle, welche zur Erhaltung des allgemeinen notwendigen Passes, der Straßen und der Brücken bestimmt seien und dazu nicht hinreichen, nach Belieben zu steigern . . .»; Eidg. Abschiede, 1680, S. 1113.

⁴³⁸ Ueber Zollbefreiungen und -begünstigungen einzelner Stände oder Taltschaften an dieser und jener Zollstätte ließe sich seit Beginn der Neuzeit ein großer Katalog von Beispielen aufzählen. Zusammenfassend ergibt sich daraus: Die dem Eigenbedarf der Bevölkerung dienenden Produkte (hauptsächlich Lebensmittel) erhielten vorzugsweise Begünstigung, seltener die auf Mehrschatz gekauften Waren. Weit aus am meisten Vorteile boten die Zollprivilegien demjenigen, der das Urner Landrecht besaß, sodann den Angehörigen der übrigen III Orte und gelegentlich auch noch den Luzernern. Ein undurchsichtiges Wirrwarr an partiellen Zollexemtionen herrschte im Eldorado der ennetbirgischen Zollstätten; vgl. Eidg. Abschiede, ferner: Weiß O., Die tessinischen Landvogteien im 18. Jahrhundert, S. 167 ff.

⁴³⁹ Vgl. S. 41.

⁴⁴⁰ Schon 1631 beklagten sich die beiden Zürcher Seidenhändler Orell und Pestaluzz über Steigerung des Zolles zu Lauis; St.A.Z., B VIII, 355a, S. 873. — 1674/75 protestierten Unterwalden und Luzern gegen die hohen Zölle in Flüelen und am Platifer. 1695 wurde an einer Konferenz der kath. Orte in Luzern bemerkt: die Fuhren über den Gotthard nähmen immer mehr ab und die Waren würden je länger je mehr über Zürich und durch Bünden spedit, weil im Laufe der Zeit die Spedition von Altdorf nach Bellenz von 6 $\frac{1}{2}$ auf 12 gl. gesteigert worden sei (wozu die Zölle zweifellos ihr Scherflein beitrugen); vgl. Eidg. Abschiede 1695, S. 591.

straße ebenfalls ganz beträchtlich heraufgesetzt hatten⁴⁴¹. Die helvetische Verfassung drang mit ihren neuen Grundsätzen (Zentralisation des Zollwesens, Abschaffung der Binnenzölle) bekanntlich nicht durch, und unter der Mediation kehrte alles wieder ins alte Geleise der vorhelvetischen Zeit zurück. Alle folgenden, mehr oder weniger ernsthaften Versuche der Revision des schweizerischen Zollwesens scheiterten an der Souveränität der Kantone, und so blieb das Zollwesen einstweilen in so viel Teile zersplittert, als die Eidgenossenschaft Glieder zählte⁴⁴².

Der steuermäßige Charakter der Zölle bewirkte, daß im Laufe der Jahrhunderte an der Gotthardstraße — wie übrigens auch, in vielleicht etwas geringerem Maße, auf andern Paßstraßen — eine stattliche Zahl von *Zollstellen* geschaffen wurde, die möglichst den gesamten Verkehr einmal, lieber aber mehrere Male erfassen sollten und wo dann unter diesem oder jenem Vorwand ein bis mehrere Zölle oder zollartige Gebühren vereinigt werden konnten⁴⁴³. Wenn dabei einzelne Tarife auch nur bescheidene Abgaben forderten, so bedeuteten sie in ihrer Gesamtheit doch eine enorme Belastung der Transportgüter.

Die unter verschiedenen Namen auftretenden Abgaben sind inhaltlich kaum voneinander zu trennen; man kann sie fast alle unter der ursprünglichen Bezeichnung «Zoll» zusammenfassen. Der Name «Weggeld» ist jüngern Datums und weist auf den Grund oder den Vorwand hin, unter welchem ein neuer oder erhöhter Zoll sanktioniert werden durfte (Straßenverbesserung). Häufig, jedoch nicht konsequent, bezeichnete man mit «Weggeld» einen Personen- oder Viehzoll, während dann unter «Zoll» ein Warenzoll verstanden wurde. Beim «Schneebruchzoll», der von den Gemeinden Ursern und Airolo bezogen wurde, stand der Gebühr eine einigermaßen gleichwertige Gegenleistung gegenüber. Ein Relikt aus der ältesten Zeit des Paßverkehrs stellen die sogenannten «Fürleiten» («forletti») dar. Ursprünglich eine Handelsabgabe für militärischen Schutz der

⁴⁴¹ 1709 wurde die Zollstation Sesto nach Canobbio verlegt und der Zolltarif für eidgenössische Import- und Exportprodukte massiv erhöht. Dieser Zoll bildete jahrzehntlang das Sorgenkind der eidg. Stände und soll nach ihren Berichten dem Gotthardtransit schweren Schaden zugefügt haben. Erst gegen die Mitte des Jahrhunderts vermochten die Eidgenossen nach unzähligen Vorstellungen beim Gouverneur die Herren der Grafschaft Anghiera zu einer den Zoll erträglich machenden Reduktion zu bewegen; vgl. Eidg. Abschiede 1744, S. 1006 und St.A.Z., B VIII, 355b, S. 1045 ff.

⁴⁴² Ueber die allgemeine Entwicklung des schweizerischen Zollwesens in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vgl. Huber A., Die Entwicklung des schweizerischen Zollwesens bis 1848, und Rupli W., Zollreform und Bundesreform in der Schweiz 1815—1848.

⁴⁴³ Anfangs des 19. Jahrhunderts wurden an der Gotthardstraße von Flüelen bis Magadino erhoben: a) von Waren: 7 Zölle oder Weggelder, etwa 10 Fürleiten, 2 Schneebruchgebühren und 3—4 Sustgebühren; b) von Vieh: mindestens 5 Zölle oder Weggelder und 2 Schneebruchgebühren.

Warentransporte⁴⁴⁴ wandelte sich die Fürleite später, als sie in ihrer anfänglichen Zweckbestimmung nicht mehr gerechtfertigt war, in eine Gebühr um, die der Säumer oder der Kaufmann jeder Teiler-gesellschaft abstatten mußte, wenn er die Transitwaren selber führte und nicht der Gesellschaft zur Weiterbeförderung übergab. In neuerer Zeit erscheint die Fürleite sodann als gewöhnlicher Zoll in den Händen einzelner Gemeinden⁴⁴⁵.

Mit den kostspieligen Straßenbauten vermehrte man nach alter Praxis die Zahl der Zölle nochmals: in Hospenthal wurde zu Beginn der 1820er Jahre ein neues Zollamt errichtet⁴⁴⁶ für die beiden neuen, von der Tagsatzung bewilligten Straßenbauzölle; in Flüelen wurde seit 1836 das neue Weggeld für den Ausbau der Straße Flüelen—Amsteg bezogen; der Kanton Tessin erhöhte 1809 das Weggeld von Bellinzona und schuf zugleich neue Zollämter in Biasca, Bironico, Agno und Mendrisio, verteilte 1813 das bisher in Mendrisio bezogene Weggeld auf die beiden Stationen Chiasso und Capolago und bezog seit 1820 das Weggeld von Bellinzona auch in Magadino, 1820 und 1827 kamen die zwei neuen Straßenbauzölle in Airolo hinzu.

Zum Vorteil eines ungestörten Transportablaufes führten die beiden Paßkantone ab 1. Januar 1835 ein vom Gotthardkonkordat vorgeschlagenes Kumulativzollsystem ein, das die Zahl der Zollstätten ganz bedeutend verminderte. Im Kanton Uri bezahlten von nun an alle Transitwaren nur mehr an zwei Orten einen Zoll (bisher an 5!), nämlich erstens in Flüelen, wenn sie vom Gotthard her kamen und in Wassen (ab 1844 in Hospenthal), wenn sie Richtung Gotthard transitierten⁴⁴⁷ und zweitens in Hospenthal: die beiden neuen Straßenbauzölle, die Schneebruch- und Schirmhausgebühr. Vieh entrich-

⁴⁴⁴ Nach: Schinz R., Geschichte der Handelsschaft der Stadt Zürich, S. 71.

⁴⁴⁵ Nach einem Schreiben des Altdorfer Gemeinderates vom August 1803 an die eidg. Zollkommission hatten Flüelen und Altdorf aus dem Ertrag der Fürleitegebühren 5 Dorfbrunnen für Saumpferde zu unterhalten: diese Pflicht habe man bei der Einführung der Fürleite feierlich übernommen; B.A.B., No. 517, S. 36. — Die Gemeinden Schattdorf, Erstfeld und Silenen, denen die Fürleite von Silenen gemeinsam gehörte, ferner Wassen und Göschenen sollen nach Aussagen der Urner Regierung (23. Januar 1808) aus dem Ertrag der Fürleitegebühren ihre Kommunikationsstraßen, die Brunnen für Saumpferde instand halten, die Gotthardstraße in außergewöhnlichen Fällen wiederherstellen helfen, fremde, in Not geratene Durchreisende und Säumer verpflegen, die Grundbesitzer für Landbeschädigungen anlässlich von Straßenbauten entschädigen; B.A.B., No. 316, S. 97 ff. und No. 1745. — Nach dem Landbuch von Uri (Bd. I, S. 213) hat die Urner Landsgemeinde aber wiederholt (z. B. 1608, 1668, 1726) erkannt, daß die Gemeinden das Fürleitegeld verwenden dürfen, wie sie wollen.

⁴⁴⁶ Der Sitz der Zollstätte des Urserntales konnte von uns nicht ganz eindeutig bestimmt werden, denn das eine Mal wird in den Akten Hospenthal, das andere Mal Ursern oder Andermatt als Zollort genannt.

⁴⁴⁷ Dabei waren inbegriffen: die alten Zölle von Flüelen, Wassen und Ursern sowie die Fürleiten der Gemeinden Flüelen, Altdorf, Silenen, Wassen und Göschenen.

Ueber Details des ernerischen Kumulativzoll-Systems vgl. Beilage IV.

tete weiterhin: Kantonalzölle in Hospenthal oder Flüelen, einen Bezirkszoll in Flüelen sowie Schneebruch- und Schirmhausgebühr in Hospenthal. In Wassen oder Hospenthal wurde von durchfahrenden Kutschen und Chaisen ein Extrazoll erhoben. Ohmgeldzollstellen waren Flüelen und Wassen. Im Kanton Tessin wurden durch das Zollgesetz vom 13. Dezember 1834 sämtliche Warenzölle kumuliert an die italienische Grenze verlegt und damit alle Binnenzollstationen aufgehoben; einzig in Airolo (für Waren, die vom Gotthard her kamen) und in Bellinzona (für Waren, die von Graubünden her kamen) war bis 1841 eine obligatorische Doganengebühr zu entrichten. Vieh- und Personalzollämter blieben weiterhin: Airolo, Platifer und Bellinzona, aber so, daß nur an einem Ort der Zoll entrichtet werden mußte.

Das Zolleramt setzte unbedingte Redlichkeit der es innehabenden Person voraus, da der Zollbezug an einer Zollstätte meistens nur von einem einzigen Zoller durchgeführt wurde und die Richtigkeit des Bezuges und der Einträge in den Zollbüchern nur in den seltenern Fällen oder nur in grosso modo nachgewiesen werden konnte. Jeder Zoller hatte deshalb bei seinem Amtsantritt einen Eid auf getreue Amtsführung während der 4—6jährigen Amtsperiode abzulegen. Den Zolleinziehern war verboten, Handel oder Spedition zu treiben⁴⁴⁸, hingegen hinderte sie niemand, in der Fuhrhalterei oder im Gastgewerbe ein Nebeneinkommen zu suchen⁴⁴⁹. Aussicht, eine Zollerstelle zu erhalten, hatten zum vornherein nur Landleute, welche die von diesem Amt verlangten, z. T. ganz respektablen Kationen oder Bürgschaften leisten konnten:

Die Höhe der Zollerkationen
im Vergleich zum Jahresertrag des Zolles

Zollamt	um 1775		um 1840	
	Kaution	Zollertrag	Kaution	Zollertrag
Flüelen	1000 gl.	6000 gl.	5000 gl.	5000 gl.
Wassen	1000	2500	5000	5000

Im 18. Jahrhundert verlangten die Obrigkeiten etwa die Hälfte bis einen Viertel (im Falle von Flüelen noch weniger) des jährlichen Zollertrages als Kaution. Im 19. Jahrhundert hingegen wurden die Kationen so weit erhöht, daß sie etwa einem Jahresertrag des Zolles

⁴⁴⁸ Der Kanton Tessin konnte laut Beschluß des Kleinen Rates vom 2. Oktober 1804 hierin Ausnahmen gewähren (bekannt ist das Beispiel der Faktoren von Bellinzona); Bull.off., vol. I, pag. 255.

⁴⁴⁹ Nach R. Müller (Flüelen, seine Geschichte und Entwicklung, Altdorf 1912, S. 40) soll Zoller Kempf in Flüelen eine Herberge nebenbei geführt haben. Desgleichen betrieb Zoller Gisler am Platifer in den 1790er Jahren eine Herberge mit Wirtschaft, wo die eidg. Gesandten gelegentlich Nachtquartier bezogen; St.A.Z., A 349/11 und B.A.B., No. 2670, S. 69. Vgl. ferner Anm. 371, S. 112.

entsprachen. Diese zunehmende Konvergenz von Kautio[n] und Zoll-ertrag dürfte wohl weitgehend der Ausdruck eines zunehmend rechnerischen Geistes und eines wachsenden Mißtrauens in die Redlichkeit des Individuums sein.

Die Hauptaufgabe des Zöllners bestand im Bezug des tarifmäßigen Zolles von den an den Zollstätten vorbeigeführten Waren und des vorbeiziehenden Viehs. Dabei galt der Grundsatz, daß der Zoll jedesmal sofort bar bezahlt werden soll. Es war jedoch dem Zoller gestattet, auf eigene Verantwortung den Zoll mit den Händlern, Kaufleuten und Speditoren, die häufig ihre Sendungen über die Paßstraße schickten, zu verrechnen, so daß diese meistens quartalsweise die Zollrechnungen beglichen⁴⁵⁰.

Die Buchführung des Zöllners war einfach. Ein Heft für die Warenzölle und eines für die Viehzölle genügten; auf der einen Seite wurden Menge und Zollertrag (nach den Kategorien des Tarifs ausgeschieden) der von Richtung Flüelen herkommenden Güter und auf der andern Seite der aus Richtung Tessin herkommenden Waren notiert⁴⁵¹. Diese Zollbücher wurden periodisch von einer Regierungsinstanz geprüft, soweit dies möglich war⁴⁵², und zusammen mit der Staats- oder Bezirksrechnung auf Ende März abgeschlossen. Im Bezirk Uri war im 19. Jahrhundert eine quartalsweise Zwischenbilanz üblich, während das Urserntal und der Kanton Tessin nur den Jahresabschluß registrierten.

Eine wichtige Aufgabe des Zöllners war sodann die Feststellung von Zollhinterziehungen, sog. Zolldefraudationen. Verdächtige Colli durfte er öffnen, um die Gewißheit zu haben, daß der Inhalt mit der Deklaration übereinstimme. Zolldefraudationen wurden schwer bestraft: entweder mit massiven Bußen, Entzug des Fuhrrechts oder

⁴⁵⁰ Daß der Zoller dabei ein gewisses Risiko einging, zeigt der Konkurs des Speditionshauses Ant. Arnold & Söhne, Altdorf: zwischen dem Zollamt Hospenthal und Arnold war vierteljährliche Abrechnung üblich. Ende des 4. Quartals 1835 schuldete dieser Fr. 829.04 an Zöllen. Als ihm darauf die Hospenthaler Zoller die Rechnung sandten, mußten sie erfahren, daß Speditor Arnold zu Beginn des Jahres 1836 in Konkurs geraten war und daß ihnen nichts anderes übrig blieb, als die obige Summe aus eigenen Mitteln in die Zollkasse zu legen; St.A.L., No. 1651.

⁴⁵¹ Um eine bessere Uebersicht über den Verkehr an den Zollstätten zu erhalten und um die Kontrolle zu erleichtern, wurde in Uri, gemäß Landratsbeschluß vom 13. Dezember 1838, die Zollbuchhaltung derart erweitert, daß von nun an für Waren aus jeder Richtung ein eigenes Buch, ferner ein Viehzoll-, Getränke-zoll-, ein Chaisenzollbuch usw. (je nach der Zollstätte) zu führen waren; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 26. Dezember 1838.

⁴⁵² Im Kanton Uri prüfte die Finanzkommission oder die Zoll- und Paßkommission die Zollbücher. Dazu besaß sie etwa folgende Kontrollmöglichkeiten: Vergleiche zwischen dem Waagregister von Altdorf und den Zollbüchern von Flüelen, Konfrontierung des Getränke-zollbuches von Hospenthal mit dem Ohmgeldregister von Wassen, des Viehzollbuches von Hospenthal mit dem Viehregister der Andermather Sust.

mit Gefängnis in schweren Fällen⁴⁵³. Zolldefraudationen aufzudecken war nicht nur Amtspflicht des Zollers, sondern lag auch in seinem persönlichen Interesse, denn er bezog ja sein Gehalt meistens als Provision vom Zollertrag, außerdem kam nach altem Brauch dem Ankläger ein Teil der Buße zu. Schließlich war der Zoller neben dem Sustmeister auch die von Amtes wegen geeignetste Person zur Kontrollierung der Fuhrleute und deren Pflichterfüllung⁴⁵⁴.

Ihren Lohn erhielten die Zoller also als Provision vom Brutto-Zollertrag. Es herrschte die Auffassung, daß damit das Maß an Arbeit am gerechtesten bezahlt werde: bei gutem Geschäftsgang mehr Arbeit, dafür ein höherer Lohn und bei abnehmendem Transit entsprechend weniger Mühe und ein niedrigerer Lohn.

Die Jahreseinkommen der Zoller im Kanton Uri⁴⁵⁵

Zeit	Flüelen	Wassen	Ursern	Hospenthal
um 1750	400 gl.	150 gl.	120 gl.	—
um 1780	650	220	190	—
1803/10	350	180	230	—
1815/20	600	290	200	—
1820/30	590	200	180	—
1830/40	?	?	?	580 Fr.

Dank der Kumulation der Aemter oder der Vereinigung mehrerer Gefälle am gleichen Ort gelangten die beiden Zoller von Flüelen und Ursern und später der Zoller von Hospenthal zu guten Jahreseinkommen: in Flüelen amtierte der Zoller zugleich als Bestäter und bezog als solcher einen Jahreslohn von 200 gl.; in Ursern war der Zoller zugleich Sustmeister, welches Amt ihm jährlich das Doppelte und mehr des Zolleramtes eintrug; der Hospenthaler Zoller war nebenbei Einzieher des Schneebruchzoll und der Schirmhausgebühr, und der Zoller in Wassen amtierte nebenbei als Ohmgeldeinzieher (wie übrigens auch der Zoller in Flüelen).

Zur Landvogteizeit war im Tessin das System der *Zollpacht* üblich. Jede Zollberechtigung, an die mehr als ein eidgenössischer Stand seine Ansprüche stellte, wurde vom Syndikat der Gesandten

⁴⁵³ Art. 6 der Zoll- und Paßordnung von Uri, 1838, sagt, daß Zolldefraudationen oder auch nur der Versuch dazu, Bußen von 10—20 Fr. nach sich ziehen (pro Zentner), in schweren Fällen aber der Defraudant verhaftet wird. — 1844 verurteilte die Zoll- und Paßkommission 8 Urner Butterhändler, die zusammen 800 Pfund Butter «zollfrei» in Flüelen ausgeführt hatten, sowie den Viehhändler Anton Pivi von Airolo, der mit 11 Stück Vieh den Zoll in Hospenthal umgangen hatte, zu einer Zollbuße in der Höhe des zehnfachen Zollbetrages; Protokoll der Zoll- und Paßkommission.

⁴⁵⁴ Fuhrreglement des Kantons Uri, 1844, Art. 49, 50.

⁴⁵⁵ Quellen: Kantons- und Bezirksrechnungen.

an den meistbietenden Bewerber, der einheimisch oder fremd sein durfte, auf die Dauer von 6—8 Jahren verpachtet⁴⁵⁶.

Der neue Kanton Tessin verzichtete vorerst auf die Weiterführung des Pachtsystems⁴⁵⁷, griff aber, offenbar aus ökonomischen Gründen, Ende des Jahres 1816 wieder darauf zurück⁴⁵⁸ und verpachtete alle Zölle und Weggelder (mit Ausnahme des Platiferzoll) um jährlich 301 000 Lire milanese an Giuseppe Antonio Antognini in Magadino auf die Dauer von drei Jahren. Später wurden Zoll und Doganen meistens zusammen verpachtet, und ab 1835 umfaßte die letzte Zollpachtperiode des Vulgenzio Varenna aus Locarno, die bis Ende des Jahres 1840 dauerte, auch noch den Platiferzoll⁴⁵⁹. Während der

⁴⁵⁶ Eine Ausnahme bildete daher der Zoll am Platifer, weil der Stand Uri alleiniger Beherrscher des Livinentales war.

Bis 1798 floß der gesamte Ertrag des Platiferzoll in die Staatskasse von Uri, Von 1798—1815 gehörte er dem Kanton Tessin allein. Durch Beschluß des Wiener Kongresses vom 20. März 1815 war Tessin verpflichtet, die Hälfte des jährlichen Zollertrages am Platifer dem Kanton Uri abzuliefern, was diesem im Durchschnitt der Jahre 1815—1830 die hübsche jährliche Rente von 5400 Mailänder Liren eintrug. 1833—42 bezahlte Tessin eine jährliche Pauschalsumme von 5500 Liren. Durch Vertrag vom 26. Januar 1846 kaufte sich Tessin endlich mit einer Summe von 227 000 Liren oder Fr. 115 563.64 von jeder Verpflichtung gegenüber dem Kanton Uri los. Vgl. dazu: Rep. der Eidg. Abschiede 1846, S. 383, 629.

In den meisten Fällen war es eine kleinere oder größere Gesellschaft von Pächtern, die als Gewinner aus der Konkurrenz um die Zollpachten hervorging, und die ihrerseits wiederum das Recht hatte, Unterpächter einzusetzen. Mit diesem System ersparte man sich die Bezugsspesen, umging die Gefahr der Veruntreuung von Zollgeldern durch die Zollbeamten, sicherte sich auf eine Reihe von Jahren einen konstanten Zollertrag, und außerdem waren die eidgenössischen Gesandten gegen anständige Honorarenzen, gelegentlich auch gegen Schmiergelder gar nicht abgeneigt. Den Pächtern gehörten dafür sämtliche Zolleinnahmen und ein Teil der Bußen, die sie selber in erster Instanz für Zolldefraudationen aussprechen durften. — Ueber die Zollpacht in den tessinischen Landvogteien vgl. Weiß O., Die tessinischen Landvogteien, S. 169 ff.; ferner die Eidg. Abschiede betreffend ennetbirgische Angelegenheiten.

⁴⁵⁷ Durch Dekret vom 22. November 1803 erklärte der Kleine Rat alle Zölle, Weggelder usw. als kantonal; Bull.off., vol. I, pag. 156 ff.

⁴⁵⁸ Diese Schwenkung sei, so meinte der Administrator der eidgenössischen Kriegskasse, der immerhin seine Erfahrungen mit den tessinischen Zolleinziehern gesammelt hatte, aus fiskalischen Gründen und wegen der Unzuverlässigkeit der bisherigen Zollbeamten erfolgt; St.A.Z., L 51.2, No. 25.

⁴⁵⁹ Unter den Zollpächtern findet man folgende Namen: Bis 1825 war Antognini & Co. in Magadino Generalzollpächter. Von 1826—1828 gingen Zoll und Dogane von a) Chiasso und Lugano an: Consiglieri e Tesoriere generale del Cantone Carlo Bianchi; b) Magadino an: Consiglieri Gius. Ant. Antognini in Magadino; c) Bellinzona an: Commandante di Circondario Felice De-Bernardis von Lamone; d) Locarno an: Bartolomeo Orelli von Locarno; und e) Airolo an: Antonio Agnelli von Lugano; f) die Weggelder von Airolo und Biasca an G. Riva von Lugano. Von 1829—1831 pachtete Tommaso Franzoni von Locarno alle Zölle mit Ausnahme derjenigen von Blenio, Riviera und Leventina; von 1832—1834 Fedele Cavalli von Pedemonte mit Ausnahme des Weggeldes am Platifer und der Doganen; letzter Zollpächter war von 1835—1841 Vulgenzio Varenna von Locarno; Bull.off., vol. I (neue Folge) bis vol. VII.

ganzen Periode der Zollpacht, also von 1817—1841, wurden immer wieder Klagen laut über die Habsucht der Pächter. Das ist kaum anders zu erwarten, denn begreiflicherweise suchten die Pächter das Letzte aus ihrem teuer erkauften Amt herauszuwirtschaften; daß die dabei angewandten Methoden nicht immer eitel Freude bei Kaufleuten und Fuhrleuten auslösten, kann nicht verwundern⁴⁶⁰. Das Pachtsystem bedingte eine gewisse Starrheit der Zolltarife und Reglemente und verhinderte oder verzögerte eine durch innere oder äußere Umstände gegebene wünschenswerte Anpassung des Zollgesetzes. Das Pachtsystem ließ deshalb in den Augen der Nachbarn die ohnehin als äußerst fiskalisch verurteilten Tessiner Zollgesetze noch unerträglicher erscheinen. Um schließlich dem «übermäßigen Vorurteil», daß das Tessiner Zollsystem als bedeutendes Hindernis für Fortschritt und Entwicklung von Industrie, Handel und nationaler Agrikultur gebrandmarkt werde, die Spitze zu nehmen, erklärte der Große Rat mit Dekret vom 9. Januar 1840⁴⁶¹ das Pachtsystem für Zölle und Doganen nach Ablauf des Pachtvertrages Ende 1840 als aufgehoben. Damit war das bisher in der ganzen Eidgenossenschaft einzig dastehende Zollbezugsystem endgültig beseitigt.

ZOLLTARIFE UND ZOLLPOLITIK

a) Die Zolltarife des Kantons Uri

Die Tarife (vgl. Beilage IV), nach denen Uri im 19. Jahrhundert seine Zölle bezog, stammen alle aus dem 18. Jahrhundert: Flüelen: 11. Mai 1775, Wassen: 26. Juli 1782, Ursern: 28. Januar 1737. Sie alle erfuhren bis in die Mitte der 30er Jahre keine Veränderung. In Inhalt und Umfang unterscheiden sie sich, mit Ausnahme einiger Zollansätze, die bis ins 18. Jahrhundert teilweise erhöht worden waren⁴⁶², kaum von den mittelalterlichen Tarifen. Die Gründe der z. T. außerordentlichen Stagnation liegen wohl zur Hauptsache in der unver-

⁴⁶⁰ Ihr hauptsächlichstes Bemühen richteten sie auf die Entdeckung von Zolldefraudationen, weil die Zollbußen gesamthaft ihnen gehörten. Zu diesem Zwecke nahmen sie oftmals eine äußerst genaue Warenkontrolle vor; sie mißtrauten den Angaben auf dem Frachtbrief und ließen zahlreiche Colli öffnen, was meistens nicht nur viel Zeit, sondern häufig eine Beschädigung der Verpackung und wohl auch hie und da des Inhalts mit sich zog. Obwohl mehr als eine Konkordatskonferenz diese Methoden mißbilligte, vermochte man, solange das Pachtsystem bestand, sie nie völlig aus der Welt zu schaffen.

⁴⁶¹ Bull.off, vol. XVII, pag. 119.

⁴⁶² Beim Vergleich der beiden Zolltarife von Flüelen 1775 und 1757 zeigt sich z. B., daß im 18. Jahrhundert Kaufmannswaren, Leder, Wolle, Seide, einen mehr als sechsmal höhern Zoll bezahlen mußten als im 16. Jahrhundert (der Tarif von 1575 findet sich abgedruckt bei Schnyder W., Mittelalterliche Zolltarife, S. 202).

änderten Struktur der ernerischen Wirtschaft einerseits und im traditionellen Denken der Urner anderseits.

Am stärksten belastet wurden die auswärtigen Transitgüter ohne Unterschied der Gattung, da diese alle längs der Straße bestehenden Zölle und Gebühren bezahlen mußten, während die für den ernerischen Konsum bestimmten Produkte, besonders wenn sie den hohen Zoll in Flüelen vermeiden konnten (also von Süden her über den Gotthard kamen) mit ganz bedeutend niedrigeren Zöllen rechnen durften. Die ernerischen Konsumgüter bezahlten automatisch, je nach der örtlichen Lage, ein bis mehrere Zölle weniger. Gewisse Artikel, die der Urner für Nahrung (Getreide, Bohnen, Mehl), oder zur Arbeit (z. B. Sensen) dringend brauchte, genossen außerdem wie die Landesprodukte, die er exportieren wollte (Käse, Branntwein, Butter, Vieh) Einfuhr- resp. Ausfuhrzollerleichterung⁴⁶³. Die Lebensmittel, die aus einem schweizerischen Kanton dem Urner Konsum zugeführt wurden, mußten überall im Kanton Uri zollfrei durchgelassen werden⁴⁶⁴. Alle ernerischen Zolltarife unterschieden zwischen Käse und Vieh, die Eidgenossen angehörten und solchen, die Nichteidgenossen, den Fremden, gehörten. Die Personalzolltarife waren noch differenzierter, indem sie zwischen Einheimischen, Eidgenossen und Fremden einen Unterschied machten, wobei die Einheimischen meistens zollfrei waren⁴⁶⁵. Einen merkwürdigen Sonderfall enthält der Ursener Tarif: er belastete seltsamerweise die meisten Transitgüter aus Richtung Flüelen um $\frac{1}{2}$ Schilling pro Saum weniger als dieselben Güter, wenn sie vom Gotthard her kamen⁴⁶⁶. Schließlich illustriert der Wassener Tarif, daß die fremden Komödianten, die mit ihren Bären, Affen, Kamelen usw. im Land umherzogen, von der Landesobrigkeit nicht gerne gesehene Gäste waren, denn für jedes dieser Tiere hatten sie in Wassen 1 Schiltle-Dublon (die ungefähr dem Wert eines Louis d'or entsprach) Zoll zu entrichten, was einem weitgehenden Verbot gleichkam.

⁴⁶³ Nach den Bestimmungen der Zolltarife von Flüelen und Wassen bezahlte Korn, das für den ernerischen Konsum bestimmt war, wenn es in Flüelen eingeführt wurde, 4 Schilling in Flüelen und 6 Schilling in Wassen; als Transitgut bezahlte es hingegen 6 Schilling in Flüelen und 12 Schilling in Wassen, also beinahe doppelt so viel (Handschriftliche Kopien der beiden Zolltarife von Flüelen und Wassen befinden sich in: B.A.B., No. 517). Segessen bezahlten als Transitgut in Flüelen 25 Schilling pro Saum, als Konsumgut hingegen nur 5 Schilling.

⁴⁶⁴ Instruktion für die Zoller in Hospenthal 1832; Aktsammlung Friedrich Gisler, Altdorf.

⁴⁶⁵ Zollfrei passieren durften im übrigen an sämtlichen Zollstätten Uris und Tessins: Eidg. Gesandte, kirchliche Würdenträger, Militärpersonen, fremde Fürsten und Angehörige diplomatischer Korps mit ihrem Gepäck (während die «Bagage» anderer Reisenden nach dem Gewicht verzollt werden mußte).

⁴⁶⁶ Eine befriedigende Erklärung für diese verschiedenartige Tarifierung ist nirgends zu erhalten. Am ehesten könnte dieser Unterschied von einer ehemaligen Fürleitegebühr herrühren, die im Laufe der Zeit in den Zolltarif eingeführt wurde.

b) Die Zolltarife des Kantons Tessin

Hier bestand ein grundsätzlicher Unterschied zwischen den Tarifen der innern Zölle und dem allgemeinen Grenzzolltarif: während die historischen Binnenzölle (Airolo, Platifer, Bellinzona) wie die später neu geschaffenen Weggelder ähnlich den Urner Tarifen ziemlich summarisch tarifierten, mahnen die damals in der ganzen Eidgenossenschaft an Umfang wohl einzig dastehenden Grenzzolltarife der Jahre 1804, 1834 und 1840 sehr stark an die modernen Zolltarife.

Der von der Tagsatzung am 9. Juli 1805 genehmigte Tarif unterschied 572 nach Ein- und Ausgang verschiedene Zollpositionen und enthielt überdies einen speziellen Holzzolltarif mit 94 Positionen! Wenn auch ein derartiger, bis in kleinste Details gehender Zolltarif den meisten Miteidgenossen ungewohnt und fremdartig erschien⁴⁶⁷, bedeutete er doch für den Kanton Tessin nichts neues, hatten doch schon die Tarife von Lugano, Locarno, Magadino aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts beträchtlichen Umfang⁴⁶⁸ und in den Tarifen der benachbarten Lombardei (1786) und der Cisalpinischen Republik fand Tessin ausgezeichnete Vorlagen⁴⁶⁹. Nun brauchte der neue tessinische Staat zur Verwirklichung seiner hochfliegenden Pläne (Ausbau des Straßennetzes) eine ausgiebige Finanzquelle. Dazu erwählte er die Zölle. Eine lückenlose Erfassung des Verkehrs war deshalb oberstes Ziel, ein möglichst hoher und differenzierter Tarif das Mittel dafür.

Der Tarif gliederte sich in Eingangs- (= Verbrauchssteuer), Ausgangs- und Transitzölle und wählte als Bemessungsgrundlage nicht etwa den Saum wie die Urner oder die Tessiner Binnenzölle, sondern berechnete die Ansätze auf viel kleinern Einheiten wie: Rubbo, Brenta, Pfund oder gar Unze⁴⁷⁰. In vielen Fällen handelte es sich einfach um Finanzzölle. Darüber hinaus war deutlich ein protektionistischer Einschlag zu verspüren. Rohstoffe (z. B. Metalle wie Eisen, Kupfer, Bronze, Edelmetalle oder Textilrohstoffe wie Hanf, Wolle, Seide) unterlagen besonders hohen Ausfuhrzöllen, während dieselben Produkte in gewerblich verarbeitetem Zustand bedeutend höhern Einfuhr- als Ausfuhrzöllen unterworfen waren. Durch hohe Einfuhrzölle vor der Konkurrenz des Auslandes wurden aber auch die Produkte des eigenen Bodens (vor allem der Wein, daneben auch

⁴⁶⁷ 1838 berichtete die eidg. Zollexpertenkommission über das Tessiner Zollgesetz von 1834: «Unwillkürlich überfällt den Schweizer eine drückende Empfindung beim Ueberblick dieser mit den Sitten und Gebräuchen anderer Kantone so sehr in Widerspruch stehenden Einrichtungen»; Eidg. Abschiede 1838, Beilage JJ.

⁴⁶⁸ Schon diese Tarife weisen je etwa 250 Positionen auf; vgl. B.A.B., No. 519.

⁴⁶⁹ Der «Tariffa per li dazi della Mercanzia nella Lombardia Austriaca» vom 9. Dezember 1786 umfaßt 89 Seiten; vgl. B.A.B., No. 2663.

⁴⁷⁰ 1 Rubbo = 25 Pfund à 12 Unzen Luganer Gewicht = ca. 8,2 kg; 1 Brenta = 9 Rubbi (für Flüssigkeiten).

der Tabak) geschützt. Um den Transit aber nicht allzusehr zu beschweren, vielleicht auch, um das Zollgesetz den Miteidgenossen schmackhafter zu machen, fand der Ein- und Ausfuhrzolltarif nur auf jene Produkte Anwendung, die von oder nach dem Kanton Tessin die lombardisch-piemontesische Grenze überschritten. Das Transitgut — darunter wurden solche Güter verstanden, die entweder den Kanton Tessin in irgendeiner Richtung durchquerten und aber auch solche, die aus einem andern schweizerischen Kanton eingeführt wurden, gleichgültig, woher sie stammten — bezahlte einen einheitlichen Transitzoll, und zwar ähnlich wie später den eidgenössischen Grenzzoll in zwei Kategorien: gewöhnliche Kaufmannsgüter (dazu zählte man aus Rücksicht auf die schweizerische Textilindustrie auch Rohbaumwolle, -seide, Strazza) vier Soldi und feinere Waren (feine Tücher, Musseline, Seidenstoffe, Edelsteine, Spitzen usw.) acht Soldi per Rubbo. Natürlich gesellten sich in jedem Falle die Binnenzölle dazu und außerdem an den Grenzzollstätten ein Soldo für Zollquittung (bolletta).

Im Gegensatz zu den Urner Tarifen, die stets unverändert blieben, erfuhr der Tessiner Grenzzolltarif in den folgenden Jahren mancherlei Modifikation: z. T. im Interesse der Lebensmittelversorgung von Süden her und z. T. aus Rücksicht auf den allgemeinen Transit⁴⁷¹, zugleich aber auch im Interesse der Staatsfinanzen⁴⁷². Dem Ruf, der «ergiebigste Zolltarif der Schweiz» zu sein, blieb er aber weiterhin treu⁴⁷³.

Es wurde bereits gesagt, daß die immer wieder angestrebte allgemeine Revision des schweizerischen Zollwesens am Eigensinn der Kantone scheiterte. Der Wirrwarr, der selbst die einzelnen kantonalen Zollsysteme beherrschte, und die z. T. sehr hohen Zollansätze erschwerten nicht nur den Binnenhandel, sondern trugen auch viel dazu bei, daß die Schweiz im internationalen Warenaustausch je länger je mehr umgangen wurde⁴⁷⁴. Die Gotthardstraße gehörte trotz

⁴⁷¹ Weil das Königreich Italien mit einer Getreidesperre gegen Tessin drohte, mußte dieser Kanton schon 1806 die Einfuhrzölle auf Reis und Getreide aufheben und die Einfuhrzölle auf ausländische Weine, die Ausfuhrzölle auf Vieh herabsetzen; vgl. Repetitorium der Eidg. Abschiede 1803—1813, S. 485: Uebereinkunft zwischen dem Königreich Italien und dem Kanton Tessin vom 3. Oktober 1806; ferner: Bull.off., vol. II, pag. 155. — Aber schon 1809 gestattete die Tagsatzung die Wiedereinführung der Einfuhrzölle auf Reis und Getreide, zugleich setzte sie einen einheitlichen Transitzoll von 5 Soldi per Rubbo fest; Bull.off., vol. IV, pag. 66, 68.

⁴⁷² «Da der Stand Tessin dringend weiterer Finanzquellen bedarf, wird auf einige Artikel eine Konsumsteuer gelegt», und zwar auch auf die aus der Schweiz eintreffenden (1816): Tabak aller Art, Kaffee, Kakao, Zucker und Schokolade; Bull.off., vol. VIII, pag. 228.

⁴⁷³ Gutachten des Kaufmännischen Direktoriums Zürich über das neue Tessiner Weggeldbegehren vom 6. Juli 1818; St.A.Z., L 51. 2, No. 15.

⁴⁷⁴ Eine eidg. Expertenkommission, welche die Zoll- und Handelsverhältnisse im Innern der Schweiz zu überprüfen hatte, charakterisierte 1833 die Zustände

ihrer Kürze zweifellos zu den Hauptschuldigen. Wiederum, wie in manch andern Fällen, war es die Luzerner Handelskammer, die zuerst auf Beseitigung der dem Handel schädlichen Zolleinrichtungen drang, weil ja wohl niemand direkt so sehr davon betroffen wurde wie der Luzerner Handelsstand und natürlich auch der Baslerische⁴⁷⁵. Ein großer Dorn im Auge war ihr — neben den hohen Tarifen — die Unmenge von Zollstationen, die nicht nur die Transportgeschwindigkeit beträchtlich herabsetze, sondern auch die kaufmännische Kalkulation beinahe zur Wissenschaft werden lasse oder gar verunmögliche⁴⁷⁶. Sie unterbreitete deshalb schon zu Beginn des Jahrhunderts, als das Transportwesen über den Gotthard neu organisiert werden sollte, den Vorschlag, sämtliche Zölle eines Kantons an einer einzigen Zollstätte zu beziehen⁴⁷⁷. Die wiederhergestellte Souveränität der Kantone, die Sehnsucht einzelner Stände nach den Verhältnissen vor 1798, sowie die fiskalische Aufgabe, die man nach wie vor den Zöllen zudachte, verhinderten damals so gut wie 1820, als die Luzerner Handelskammer denselben Vorschlag zu wiederholen wagte⁴⁷⁸, die Verwirklichung dieser erfolgsversprechenden Maßnahme. Erst dem Altdorfer Konkordat gelang es 1834 nach achtjährigem Bemühen, den kumulativen Zollbelag in allen fünf Kantonen durchzusetzen⁴⁷⁹. Gleichzeitig und im Zusammenhang mit der Kumulierung der Zölle gelang ihm nach langwierigem Feilschen ein für den Transit ebenso bedeutsamer Wurf: eine massive Reduktion der Transitzölle. Diese Maßnahme war aber keineswegs freiwillig oder gar im Sinne bewußt aktiver Verkehrspolitik realisiert worden, sondern man kann wohl sagen, daß die Gotthardkantone von der Konkurrenz ganz einfach dazu gezwungen worden waren, wenn der Gotthardtransit nicht ganz

mit folgenden Worten: «Das schweizerische Zollwesen ist so buntscheckig wie die Standesfarben der 22 Kantone. Es ist ein Gemälde von allen Stufen der Zolleinrichtungen vom 12. bis zum 19. Jahrhundert, von der größten Freisinnigkeit (Genf und Neuenburg) bis zu den größten Plackereien fiskalischer Systeme (Tessin). Es ist unmöglich, dem Kaufmann im voraus zu sagen, wieviel er zu bezahlen hat. Die Bürger kennen die Tarife nicht; viele Waren, die einen Zoll bezahlen, sind gar nicht tarifiert»; St.A.L., Pars III.

⁴⁷⁵ Nicht vergebens bezogen die Basler Bandfabrikanten die rohe und gezwirnte Seide aus Italien z. T. nicht über den Gotthard, sondern über den Splügen und den Großen St. Bernhard (Geschäftspapiere Focart-Weis & Söhne; Schweiz. Wirtschaftsarchiv, Basel).

⁴⁷⁶ Man denke z. B. an die Mannigfaltigkeit der Tarife, von denen die einen die Gebühren pro Wagenlast, die andern pro Zugpferd, pro Stück oder Collo oder Saum, pro Zentner, pro Pfund usw. berechneten, an die verschiedenen Gewichts- und Münzsysteme, aber auch an die an den zahlreichen Zollstätten verursachten Zwangsaufenthalte der Fuhren.

⁴⁷⁷ Vorschläge der Luzerner Handelskammer für Verbesserung des Transitwesens des St. Gotthardpasses, 19. März 1802; St.A.L., No. 1642.

⁴⁷⁸ Vorschläge der Handelskammer zur Erleichterung des Gütertransportes von Basel bis Magadino, 9. Juni 1820; St.A.L., No. 1643.

⁴⁷⁹ Vgl. S. 135.

vernichtet werden sollte⁴⁸⁰. Bald zeigte sich aber, daß die vorgenommene Reduktion immer noch nicht genügte, um mit den Frachtpreisen der Rivalen konkurrieren zu können⁴⁸¹. Trotzdem weigerten sich die meisten Kantone, die Zölle nochmals generell herabzusetzen. Hingegen griffen nun Uri und Tessin aus eigener Initiative zum Mittel der Zollbegünstigung, aufgemuntert durch Beispiele der Nachbarstaaten und wohl nicht zuletzt durch den Erfolg der Knörr'schen Seideneilfuhr⁴⁸². Man sagte sich, daß es immerhin vorteilhafter sei, gewisse Warenarten niedrig zu tarifieren und dafür einen wenn auch bescheidenern Zollertrag zu erhalten als bei hohen Tarifen keine Waren. Land- und Bezirksgemeinde von Uri ermächtigte deshalb 1838 den Landrat, die Transitgebühren für «dem Paß fremde Sendungen» bis auf einen Drittel der tarifmäßigen Ansätze zu reduzieren. Und um für den Erfolg zu werben, ließ die Regierung diesen Beschluß im Wochenblatt publizieren⁴⁸³. An einer gemeinsamen Konferenz mit Tessin in Locarno wurden im folgenden Jahre die Warenarten festgelegt, die bis dahin ganz oder zur Hauptsache über andere Pässe transitierten und deshalb begünstigt werden sollen, nämlich: Kolonialwaren, Baumwolle, trockene Früchte, Oele, Seifen, Farbholz und Farbwaren. Uri soll für diese Waren seine Gebühren um 80 Rp., Tessin um 100 Rp. per 100 kg senken⁴⁸⁴. Obwohl die Reduktion schließlich nicht ganz so hoch ausfiel (Uri gewährte durchwegs einen Rabatt von 50 Rp. per 100 kg), war die Auswirkung dieser verkehrspolitischen Maßnahme sehr ermutigend: vom 1. Januar bis 30. September 1840 passierten 315 839 kg durch den Zoll begünstigte Waren den Gotthard und brachten damit den Straßenbauzöllen in Hospenthal eine Mehreinnahme von Fr. 1221.24⁴⁸⁵. Leider versagten diesmal die andern Konkordatskantone, indem sie die Nachahmung des Beispiels, wie es die beiden Paßkantone wünschten,

⁴⁸⁰ Diese Gefahr wurde in erster Linie von der Mailänder Regierung des Lombardisch-Venetianischen Königreichs heraufbeschworen, als sie mit Dekret vom 5. September 1829 Transitwaren, die von oder nach dem Splügenpaß durch das Königreich transportiert wurden (eine Maßnahme zugunsten des Freihafens Venedig) von allen Transitzöllen befreite; damit verminderte sich die Summe der Transitzölle über den Splügen von oder nach Venedig um einen Drittel; vgl. Publikation in der «Gazetta di Milano», 6. September 1829 (St.A.L., No. 1645). — Um dieselbe Zeit hoben im Norden Württemberg und Baden ihre Transitzölle zum größten Teil auf, um damit den Warentransit zwischen Italien und Deutschland über ihr Territorium zu leiten, gleichzeitig damit ebenfalls den Splügen bevorzugend.

⁴⁸¹ 1838 waren die Frachtpreise von Triest nach Zürich über den Splügen 5 % und über den Brenner und Feldkirch gar 13 % billiger als über den Gotthard; von Frankfurt a. M. nach Mailand betrug der Frachtpreisunterschied rund 9 % zugunsten des Splögens (trotz des bedeutend längern Weges).

⁴⁸² Vgl. S. 103 ff.

⁴⁸³ Wochenblatt von Uri, 13. Mai 1838.

⁴⁸⁴ Konferenzprotokoll; St.A.T., Commercio, cart. 17, No. 2861.

⁴⁸⁵ Mitteilung der Urner Zoll- und Paßkommission; St.A.L., No. 1647.

größtenteils ablehnten und damit bewirkten, daß Uri vorübergehend im ersten Quartal 1844 aus Rache für die unnachgiebige Haltung der andern Kantone keine Zollvergünstigungen mehr gewährte. Dann besann man sich in Uri doch wieder eines bessern, berücksichtigte die Gesuche der Speditoren um Zollerleichterung wieder⁴⁸⁶ und förderte damit zusammen mit Tessin nicht nur auf geschickte Art die Zolleinnahmen, sondern senkte zugleich die Frachtkosten und leistete einen nennenswerten Beitrag an die Stabilisierung oder gar Senkung einzelner Produktpreise⁴⁸⁷.

DIE ZOLLERTRÄGE UND IHRE FISKALISCHE BEDEUTUNG

Die Paßkantone Uri, Tessin, Graubünden und Wallis bezogen in der ganzen Eidgenossenschaft die größten Zolleinnahmen pro Kopf der Bevölkerung⁴⁸⁸. Alle diese Kantone waren vorwiegend Agrarkantone, deren Bevölkerung zum großen Teil aus kargem Boden leben mußte. Innerhalb ihrer Grenzen wurde wenig Handel getrieben und waren keine oder nur unbedeutende Industrien ansässig, die dem Staate Anlaß zu Schutz und Förderung oder die Möglichkeit zur Besteuerung gegeben hätten. Deshalb war für sie der Verkehr seit Jahrhunderten das bevorzugte Objekt der Besteuerung, während dem Fiskus anderer Kantone meist weit mehr Möglichkeiten der Einnahmebeschaffung offen standen. Die große Belastung des Verkehrs mit Abgaben ist unseres Erachtens in erster Linie auf diese Zusam-

⁴⁸⁶ Außer den genannten Produkten erhielten weiter Zollvergünstigung: Hupereerde (Tonerde), gewalztes und verzinnertes Eisen, Maschinenwaren (z. B. die aus dem Elsaß stammenden und für die Lombardisch-Venetianische Eisenbahn bestimmten Lokomotiven und Maschinenteile).

⁴⁸⁷ Um den Preis einiger wichtiger Lebensmittel zu stabilisieren, oder wenn möglich gar zu senken, gewährte Uri 1844—1846 für Korn, Mehl und Polenta, welche zu dieser Zeit in großen Mengen aus Italien über den Gotthard eingeführt wurden, die übliche Zollvergünstigung. Daraus sei, so errechnete die Zoll- und Paßkommission, dem Kanton Uri in den ersten drei Quartalen des Jahres 1846 ein Zollverlust von Fr. 6692.91 entstanden; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 5. März, 11. Juli 1844 und 8. Januar, 12. Mai, 25. November 1846.

⁴⁸⁸ Nach einem Protokoll der eidg. Zollrevisionskommission (vgl. Huber A., Die Entwicklung des schweizerischen Zollwesens, S. 202) ertrugen die Zölle in: Uri ca. Fr. 2.70, Tessin Fr. 2.50, Graubünden Fr. 2.30 und Wallis Fr. 1.30 pro Kopf der Bevölkerung. Nach unserer Berechnung waren die Zolleinnahmen pro Einwohner:

	um 1810	um 1840
im Kanton Uri	Fr. 1.25	Fr. 2.83
im Kanton Tessin	Fr. 1.—	Fr. 2.70

Die beträchtliche Steigerung von 1810 bis 1840 um 126% in Uri und um 170% im Kt. Tessin (bei einer Bevölkerungsvermehrung von ca. 20% in beiden Kantonen) ist eine Folge der neuen Straßenbauzölle einerseits und der Zunahme der Verkehrsdichte andererseits.

menhänge zurückzuführen und nicht, wie man zunächst vermuten könnte, auf den relativ kostspieligen Straßenunterhalt. Denn wie im Abschnitt über das Straßenwesen gezeigt wurde, sind in den beiden Kantonen Uri und Tessin die Straßenunterhaltsausgaben erst von dem Moment an nennenswert und deshalb mit den hohen Zöllen in Zusammenhang zu bringen oder zu rechtfertigen, da man die Saumwege durch fahrbare Kunststraßen zu ersetzen begann.

Absolut trugen die Tessiner Zölle ein Vielfaches der urtherischen ein⁴⁸⁹. Sie waren aber auch für den Tessiner Staatshaushalt noch bedeutender als für den urtherischen, lieferten sie dort doch jährlich 5—6 Zehntel, in Uri aber «nur» $2\frac{1}{2}$ —4 Zehntel der gesamten Staatseinnahmen. Diese Diskrepanz wird durch die Zollltarife begründet: im Kanton Tessin war es das eigene Landvolk, das rund zehnmal größer war als das urtherische, das weitaus den größten Teil (80 bis 90 %) der Zölle mittels der Eingangs-, Konsum- und Ausgangszölle selber bezahlte: im Kanton Uri hingegen flossen die Zolleinnahmen vorwiegend aus der Belastung des Transits, also von auswärts in die Zollkasse. Im Kanton Uri waren die von der Landbevölkerung verbrauchten Güter wohl z. T. dem Ohmgeld unterworfen, genossen aber anderseits, wie die zum Export bestimmten Landesprodukte, mannigfach Zollerleichterung oder gar -befreiung, so daß die Hauptlast auf dem Transitgut liegen mußte, das allein schon mengenmäßig gegenüber dem Konsum- oder Exportprodukt überwog.

Erläuterungen zu den nachfolgenden Tabellen über die Urner und Tessiner Zolleinnahmen siehe Beilage VIII.

⁴⁸⁹ Um 1810 waren die absoluten Zolleinnahmen des Kantons Tessin rund sechsmal größer als die urtherischen, ebenso ums Jahr 1840.

Die Zolleinnahmen des Kantons Uri und ihre fiskalische Bedeutung 1803—1850

Durchschnitt der Jahre	Zölle in				Andere ähnliche Zollgebühren				Total	in Prozent in Prozent der Staats- der Staats- einnahmen ⁵ aus- gaben ⁵	
	Flüelen	Wassen	Ursern	Hospenthal ¹	Schnee- bruchzoll ²	Schirm- haus- gebühr ³	Zoll von den Gemeinden ⁴	Ohm- geld			
1803/10	5 840	2 650	2 070	—	400	—	—	1 330	12 290	31,0	49,6
1810/15	5 560	2 600	1 810	—	400	—	—	1 230	11 600	35,2	41,1
1815/20	5 730	2 630	1 870	—	400	—	—	930	11 560	38,4	39,6
1820/25	5 880	1 720	1 780	—	400	—	—	1 370	11 150	37,0	37,7
1825/30	4 830	1 830	1 450	—	400	—	—	1 100	9 610	29,9	27,0
1830/35	4 630	1 890	1 710	510	400	—	—	3 000	12 140	26,6	24,9
1835/40	3 360	3 790	—	340	760	650	—	6 740	15 640	31,3	33,4
1840/45	3 870	3 990	—	1 810	2 360	850	300	3 030	16 210	25,2	25,8
1845/50	6 110	470	—	5 230	3 460	1 160	380	3 950	20 760	15,0	15,0

¹ ab 1. Sept. 1830² ab 1838 auf Rechnung des Kantons, vorher Bezirk Ursern³ ab 1. Okt. 1836⁴ Zoll von den Gemeinden Sisikon, Seelisberg, Seedorf, für ausgeführtes Brennholz, Sägeholz, Sand⁵ Kantons- und Bezirkseinnahmen und -ausgaben

Tabelle I

Die Einnahmen des Kantons Tessin aus Zöllen und Weggeldern
1810—1848

Zeit	Zölle	Weggelder	Total
um 1810	162 000 L.	32 000 L.	194 000 L.
1815/30			265 000
1835/41	400 000	85 000	485 000
1841/43	600 000	20 000	620 000
1844/46	615 000	15 000	630 000
1846/48	576 500	13 500	590 000

Tabelle II

Die Zusammensetzung der Zolleinnahmen des Kantons Tessin
1844—1846

Art der Zölle	Brutto- Zoll- ertrag Lire	Anteil am Gesamt- zollertrag in %
1. Eingangs-(Konsumo-)zölle:		
a) von Waren aus Italien	424 350	54,9
b) von Waren vom Gotthard	32 650	4,2
c) von Waren von Graubünden	16 530	2,1
2. Ausgangszölle	193 630	25,1
3. Transitzölle:		
a) von Waren nach dem Gotthard	34 940	4,5
b) von Waren vom Gotthard	35 800	4,6
c) von Waren nach Graubünden	7 000	0,9
d) von Waren von Graubünden	1 620	0,2
e) von Waren von der Schweiz nach Italien .	200	0,0
f) von Waren von Italien nach der Schweiz .	4 900	0,6
4. Weggelder	14 980	1,9
5. Schneebruchzoll	4 720	0,6
6. Anteil am eidgenössischen Eingangszoll . . .	1 810	0,4
Total-Bruttozollertrag	773 130	100,0

Quelle : St. A. T., Dazi e pedaggi, cart. 4

DIE FRACHTPREISE

Unter den Begriffen «Transportkosten» oder «Frachtkosten», denen man in den Quellen häufig begegnet und die gleichbedeutend sind mit der Bezeichnung «Fracht-» oder «Uebernahmepreis», ist zu verstehen: die Summe aller durch den Transport von Waren über eine bestimmte Wegstrecke auflaufenden Kosten pro Gewichtseinheit, oder konkret ausgedrückt: die Summe aller Zölle, Weggelder, Sustgebühren, Fürleiten, Fuhrlöhne, Speditionsprovisionen und dgl.

Neben der Frage der Transportgeschwindigkeit und nach der Sicherheit war für den Kaufmann die Frage nach der Größe der Frachtkosten nicht minder wichtig. Je nach der Natur des Transportgutes und den augenblicklichen Bedürfnissen des Händlers mag das eine Mal dieser, das andere Mal jener dieser drei Faktoren ein größeres Gewicht erhalten haben als die andern.

Die Frachtpreise auf der Gotthardstraße, ja auf den Landstraßen damals überhaupt, waren sehr heterogener Natur. Sie stellen das Produkt einer ganzen Reihe mehr oder weniger verschiedenartiger Komponenten dar, von denen die einen (Zölle und Weggelder und dgl.) ziemlich große Stabilität bewiesen, die andern (Speditionsprovisionen und Fuhrlöhne) hingegen oft jahreszeitlichen oder auch konjunkturellen Schwankungen unterlagen. Charakteristisch für jene Zeit ist, daß die Frachtpreise im allgemeinen und vor allem vor der Einführung der freien Konkurrenz im Fuhrwesen nur sehr wenig durch den Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmer und Verkehrsnehmer beeinflußt wurden. Die starke Seite bildeten die Fuhrleute und Speditoren mit Unterstützung ihrer Obrigkeit; die in ihren Interessen Benachteiligten waren die Händler und Kaufleute, die beinahe nur insoweit einen Druck ausüben konnten, als sie mit Umgehung der Straße drohen konnten. Im Kanton Tessin, als zur Zeit des Faktorensystems weitgehend freie Konkurrenz zwischen Faktoren und Fuhrleuten herrschte, äußerte sich das Kräfteverhältnis der beiden Interessen ausgeprägt in den Frachtpreisen, so daß diese oft innerhalb Mo-

natsfrist ganz gewaltigen Schwankungen unterlagen⁴⁹⁰. Im Kanton Uri hingegen und nach 1815 auch im Kanton Tessin waren diese Schwankungen infolge der vom Staate nach den Bedürfnissen der Fuhrleute festgesetzten Speditionspreise viel langfristiger und bedeutend weniger ausgeprägt.

Wenn wir im Folgenden versuchen werden, die Frachtkosten der Gotthardstraße auf ihre Größe und Zusammensetzung hin zu untersuchen, oder wenn wir die Resultate zeitgenössischer Berechnungen wiedergeben, so muß zum vornherein mit kleinen Ungenauigkeiten gerechnet werden. Die beiden hauptsächlichsten Fehlerquellen sind das Gewichts- und Münzwesen der Kantone. Auf diese beiden großen Feinde kaufmännischer Kalkulation müssen wir zunächst einen Blick werfen, wobei wir uns auf die Verhältnisse in den beiden Paßkantonen Uri und Tessin beschränken.

Der Kanton Uri rechnete wie Zürich und Luzern größtenteils in Zurzacher Gewicht. Alle ältern Zoll- und Fuhrtarife geben jedoch als Gewichtseinheit die Saumlast oder das Collo an⁴⁹¹. Als Münzeinheit gebrauchte man den Gulden⁴⁹².

Der Kanton Tessin lehnte sich in Maß und Gewicht und Währung seit alters her an Mailand an. Infolge der bunten Herrschaftsverhältnisse entwickelte sich hier im Laufe der Zeit ein babylonischer Wirrwarr von Gewichten, die oft nicht nur nach Landschaften, sondern selbst innerhalb dieser erheblich differieren konnten. Da die nähere Bezeichnung des Gewichtes (ob Locarner, ob Bellenzer, ob Luganer, ob Mendriser oder Mailänder, ob leichtes oder schweres oder das seit 1821 gebrauchte Doganengewicht) meistens fehlte, ist es für uns heute und war es selbst für die damaligen Kaufleute mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden, Umrechnungen in hiesige Gewichte auszuführen, die Frachtspesen zum voraus zu berechnen oder nachträglich die Rechnung nachzuprüfen⁴⁹³. Das Münzwesen bestand haupt-

⁴⁹⁰ Nach den aus den Geschäftsbüchern der Speditionsfirma Chicherio-Von Mentlen-Tanner & Co. in Bellinzona ausgezogenen «prezzi di condotta» stieg z. B. der Frachtpreis für 1 Ballen Tabak von Bellinzona nach Altdorf vom 1.—15. Oktober 1806 von 9½ gl. auf 16 gl. und sank dann wieder vom 15. November bis 1. Dezember auf 4 gl. hinunter; St.A.T., Commercio, cart. 17.

⁴⁹¹ 1 Zentner = 100 Pfund à 36 Loth = 52,84 kg. 1 Saum = ca. 300 Pfund, 1 Collo aber 150—160 Pfund.

⁴⁹² 1 Gulden (in den ernerischen Staatsrechnungen und Akten durchwegs mit «gl.» abgekürzt anstelle des sonst üblichen «fl.») = 40 Schilling à 6 Angster. Bei Vergleichen mit andern Münzsystemen muß die Wertverminderung des Guldens seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert berücksichtigt werden: 1780 galten 10 gl., 1804 12 gl. und von 1810 an 13 gl. = 1 Louis d'or = 16 Schweizerfranken.

⁴⁹³ Die Grenzzölle wurden nach Luganer Gewicht (1 Rubbo = 25 Pfund à 12 Unzen = ca. 8,2 kg), die Binnenzölle traditionsgemäß nach Saum erhoben, wobei 18 Rubbi = 3 Zentner Markgewicht = 1 Saum = 2 ordinäre Colli galten. In der Praxis aber konnte ein Saum 240—300 Pfund schwer sein. Die Doganengebühren waren nach einem speziellen Doganengewicht zu entrichten: 1 Rubbo = 10 Doganenpfund (Dekret des Staatsrates vom 11. Dezember 1821). Für Flüssigkeiten

sächlich aus dreierlei Geldsorten: aus Mailänder, Tessiner und Kassenliren; dazu kamen seltener der Scudo oder die Krone. In den Staatsrechnungen wurde ausschließlich mit Mailänder Liren, die den Kassenliren gleichgesetzt wurden (obschon sie theoretisch nicht ganz gleichwertig waren), gerechnet⁴⁹⁴.

Das Altdorfer Konkordat bemühte sich fortgesetzt um die Vereinheitlichung der Maße, Gewichte und Münzen in den Gotthardkantonen. Leider blieben seine Anstrengungen lange Zeit unbelohnt. Erst ab Mitte der dreißiger Jahre gingen im Zusammenhang mit der allgemeinen Frachtpreissenkung nach und nach alle Mitglieder, zuletzt der Kanton Tessin, der seiner alten Vorliebe für die Mailänder und einheimischen Münzen nur zögernd entsagte, dazu über, die Transitgebühren nach dem Kilogrammgewicht zu berechnen und größtenteils auch in Schweizerfranken zu beziehen.

Einige Schwierigkeiten und bei Berechnungen die Ursache kleiner Ungenauigkeiten bieten sodann die Fracht- und Zolltarife, die z. T. nicht in allen Fällen für den gewünschten Zeitpunkt bekannt sind — selbst den damaligen Straßenbenützern nicht bekannt waren —, z. T. aber auch anstatt pro Gewichtseinheit pro Zugpferd oder Wagenlast tarifierten.

Als Grundlage für die nachfolgenden Frachtkostenberechnungen dienten uns verschiedene überlieferte, von Kaufleuten angestellte Berechnungen⁴⁹⁵, die wir in einigen Fällen berichtigt oder ergänzt haben, damit sie der Wirklichkeit möglichst nahe kommen⁴⁹⁶. Die Summe sämtlicher Transitgebühren, wie wir sie für die Mitte der Zwanzigerjahre errechnet haben (vgl. Tabelle), entspricht ungefähr

galt die Mailänder Brenta als Maßstab: 1 Brenta = $\frac{1}{2}$ Saum. Allein das Beispiel der Brenta genügt, um zu zeigen, wie wichtig es war, zu wissen, welches Ortsgewicht jedesmal gemeint war: 1 Brenta Wein z. B., die einer in Mendrisio, Lugano oder Bellinzona kaufte, hatte ein Gewicht von $11\frac{1}{2}$ Rubbi, eine solche aus Locarno aber nur 7 Rubbi. Waren von weniger als ein Drittel Rubbo Gewicht waren, mit einigen Ausnahmen, zollfrei, ebenso wurden die Gebühren nur auf $\frac{1}{3}$ Rubbo genau berechnet (Zollgesetz 1804, S. 31).

⁴⁹⁴ 1 Lire = 20 Soldi à 12 Denari — 1 Louis d'or = 31 Mailänder oder 37 Tessiner Liren. Laut Ratsbeschluß vom 30. November 1843 galt 1 Schweizerfranken: 1.7.9 Mailänder-, 1.8.— Kassen-, 1.13.3 Tessiner Liren (Bull.off., vol. XIX, pag. 189). Bei Umrechnungen von Tessiner Liren in Mailänder Liren und umgekehrt, wie auch von Mailänder Liren in Schweizerfranken wurde aber bis in die 1840er Jahre hinein ein viel einfacheres Verhältnis angenommen, nämlich: 5 Mailänder Liren = 6 Tessiner Liren, 2 Mailänder oder Kassen-Liren = 1 Schweizerfranken, wobei diese letztere Relation vor allem im Zusammenhang mit den Zollbezügen allgemein üblich war (Franscini, Der Kanton Tessin, S. 178/179).

⁴⁹⁵ St.A.L., No. 1643, 1644.

⁴⁹⁶ Es ist bezeichnend für die große Unsicherheit der damaligen kaufmännischen Kalkulation, daß von verschiedenen Personen gleichzeitig vorgenommene Untersuchungen der Frachtkosten einer gleichen Menge gleichartiger Waren auf derselben Strecke zu ebenso vielen verschiedenen Resultaten gelangten, als Untersuchungen angestellt wurden.

der Größe und Zusammensetzung in der Zeit von 1823 bis 1834⁴⁹⁷. Leider fehlen brauchbare Vergleichszahlen aus früheren Jahren, und zwar deswegen, weil die am Gotthardpaß interessierten Kantone erst gegen Ende des zweiten Jahrzehnts im Zusammenhang mit dem Straßenbauprogramm auf die Idee kamen, Frachtkostenberechnungen anzustellen, um damit die Konkurrenzfähigkeit des Gotthards gegenüber andern Transitstraßen zu überprüfen. Aus partiellen Angaben läßt sich aber schließen, daß in den ersten zwei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts die Frachtkosten doch um einiges höher gewesen sein dürften als um die Mitte der Zwanzigerjahre⁴⁹⁸. In erster Linie waren damals die Fuhrlohne höher, während die Zölle absolut und im Vergleich zu den Gesamtkosten niedriger waren als 1825⁴⁹⁹.

Die verschiedenen in den Zwanzigerjahren unter vielen bekannten Schwierigkeiten zustande gebrachten Frachtkostenanalysen der Gotthardstraße zeigten dem zwecks Hebung des Gotthardgüterverkehrs 1826 gegründeten Altdorfer Konkordat mit aller Deutlichkeit, wo ein wichtiger Ansatzpunkt seiner Bemühungen liegen mußte: im Kostensektor. Und zwar verlangte der Handel in dreierlei Hinsicht Entgegenkommen: 1. Kumulation der verschiedenen Gebühren und damit Reduktion der Zollstellen; 2. Schaffung einer einheitlichen Berechnungsgrundlage (nach einheitlichem Gewichts- und Münzsystem) und 3. Reduktion der Gebühren. Die große Frage war nun, ob es dem Konkordat gelingen werde, alle Mitglieder zu überzeugen, daß bei der gegebenen staatlichen Zersplitterung des Verkehrsgebietes des Gotthardpasses nur gemeinsam durchgeführte und abgewogene, mehr auf weite Sicht als auf augenblicklichen Gewinn zielende Maßnahmen dem Gotthardtransit förderlich sein konnten, oder aber: ob der kantonale Partikularismus, die veränderten Bedürfnisse des Handels verleugnend, weiterhin triumphieren werde. Die Konkordatsverhandlungen der folgenden Jahre geben beredtes Zeugnis von diesem Kampf, der gleichzeitig mit dem Ringen um allseitige Anerkennung der freien Konkurrenz im Fuhrwesen ausgefochten wurde.

⁴⁹⁷ Obwohl bereits 1829 eine Konkordatskonferenz eine allgemeine Gebührenreduktion beschloß, blieb dieser Beschluß bis 1835 toter Buchstabe. Im Jahre 1823, als die Gotthardstraße diesseits bis Göschenen und jenseits bis Airole hinauf fahrbar war, wurde, soweit bekannt, letztmals eine Frachtpreisreduktion vorgenommen.

⁴⁹⁸ Die offiziellen Fuhrpreise für «feines Gut» zwischen Luzern und Basel betrugen: 1808 Fr. 2.70, 1817 Fr. 3.20, 1818 Fr. 3.20, 1819 Fr. 3.—, März 1820 Fr. 2.70, April 1820 Fr. 2.60, 1826 Fr. 2.—; St.A.L., No. 1657 und Pars VI.

Zwischen Altdorf und Bellinzona betrug der Fuhrpreis für 1 Zentner Kaufmannsgut: 1802 für indirekte Fuhr Fr. 4.70, 1815 ca. Fr. 5.—, 1817 Fr. 5.15 und 1825 ca. Fr. 3.50.

⁴⁹⁹ Nach einer Berechnung der Luzerner Handelskammer betrugen die gesamten Transportkosten von Basel nach Magadino zu Beginn des Jahres 1820 Fr. 10.60 pro Zentner «feinen Guts»; der Anteil der Fuhrlohne war rund 60%, der der Zölle rund 22%, während 1825 die Fuhrlohne 52% und die Zölle 28% der gesamten Frachtkosten ausmachten.

Die Frachtkosten für 1 Zentner Kaufmannsware von Basel über den Gotthard nach Chiasso ums Jahr 1825

Nähere Bezeichnung der Art der Gebühren

	Zölle und Weggelder	Fürleite, Schnee- bruch-, Schirmhaus- gebühren	Fuhrlöhne, Vorspann- kosten	Kaufhausgebühren Bestäter, Auf- und Ablade- gebühren	Sust- und Sust- gebühren	Spedi- tions- gebühren	Total
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
Basel							
Transitgeld	15						
Thorzoll	2						
Kran- und Weggeld	5						
Wagenzoll	1,5						
Bestäterlohn					3,5		
Spanner- und Aufladelohn					7,5		
Speditionsprovision						20	
Vorspannkosten von Emmerbaum bis Neunkirch			20				74,5
Solothurn							8
Zoll in Trimbach und Olten, je 4 Rp.	8						
Argau							7,5
Zoll in Zofingen, 4 Wochen vor und nach der Zurzacher Messe wird dieser Zoll doppelt bezogen	7,5						
Luzern							
Zoll in Reiden 6 Rp., in Sursee 3 Rp., in See- husli 2,5 Rp. und in Emmenbrücke 1 Rp.	12,5						
Zölle und Weggeld in Luzern	25						
Bestäter- und Spetterlohn					10		
Sustgebühr						20	
Speditionsprovision					7,5		
Vorspannkosten			8				
Reiner Fuhrlohn von Basel bis Luzern total			130				213
Schifflohn von Luzern nach Flüelen			10				10

Bestäterlohn, Zoll und Fürleite	25	1	1		
Fuhrlohn von Flüelen bis Altdorf		10			
Stutgebühr inkl. Waaglohn in Altdorf				10	
Speditiionsprovision					25
Fuhrlohn von Altdorf bis Steg		25			
Fürleite der Gemeinde Silenen			1		
Zoll in Wassen	4,5				
Fürleite der Gemeinde Wassen			1,5		
Zoll in Ursern	4				
Sustgebühr in Ursern			2	4	
Schneebruchgebühr im Winter					
Neuer Straßenbauzoll	13,5				
Fuhrlohn von Steg bis Ursern		40			
Fuhrlohn von Ursern bis Hospitz		50			217,5
T e s s i n					
Alter Zoll in Airole	2,5				
Doganengebühr inkl. Waaglohn				12,5	
Fürleite in Airole		2,5			
Neuer Straßenbauzoll	20				
Fuhrlohn von Hospiz bis Airole		35			
Zoll am Platifer	16				
Fuhrlohn von Airole bis Giornico		50			
Doganengebühr in Bellinzona				4	
Fuhrlohn von Giornico bis Bellinzona		40			
Weggelder in Biasca, Bellinzona. Bironico und					
Capolago total pro Pferd 16 Soldi mil. (angenommen 40 Ztr. Ladung, 4 Pferde)	4				
Speditiionsprovision in Bellinzona					20
Fuhrlohn von Bellinzona bis Lugano		35			
Doganengebühr in Lugano				4	
Speditiionsprovision in Lugano					20
Schifflohn von Lugano bis Capolago		4			
Fuhrlohn von Lugano bis Chiasso (ohne Schiff bis Capolago)		10			
Doganengebühr in Chiasso				4	
Transitzoll des Kantons Tessin	75				358,5
Total von Basel bis Chiasso	241	8	467	22	46
					105
					889

Basel, dessen Transit- und Zwischenhandel gegen Ende der Zwanzigerjahre infolge der aktiven Verkehrspolitik des Großherzogtums Baden und Württembergs zu zerfallen drohte, legte der Konferenz von 1829 in Bern dasjenige Schema über die Verteilung der Frachtkosten vor, das 1835 mit wenigen Abänderungen ratifiziert worden ist ⁵⁰⁰ (vgl. Tabelle Seite 157). Bevor es jedoch so weit war, verstrich mehr als ein halbes Jahrzehnt, während dem manches Standesbegehren um angemessenere Berücksichtigung in diesem oder jenem Fall zu prüfen war; die meisten wurden abgelehnt, aber hie und da auch eines gutgeheißen, und wenn dies nur im Interesse des Zustandekommens einer Tarifreform überhaupt geschah ⁵⁰¹.

Daß schließlich die Tarifreform doch verwirklicht wurde, ist ein großes Verdienst des Gotthardkonkordats, das mit diesem neuerlichen Erfolg — ein fast gleichzeitig errungener war die allseitige Durchsetzung der freien Konkurrenz gewesen — andere zweckähnliche Konkordatsversuche beschämte ⁵⁰². Seine Mitglieder bewiesen im Konkordatsverband gelegentlich den Willen zur Anpassung an die veränderten Zeitbedürfnisse und zur Zusammenarbeit, die allein ersprießlich für die Förderung des Verkehrs sein konnte. Darin überwand das Gotthardkonkordat den Kantonalismus.

Die Ratifikation der Konkordatsbeschlüsse bewirkte vom 1. Januar 1835 an eine Frachtpreissenkung um rund 35 % oder von 17,4 Rp. auf 11,3 Rp. per Stunde und Zentner zwischen Basel und Magadino. Diese Kostensenkung im Verein mit der hauptsächlich am Gotthard wichtigen Kumulierung der Gebühren trägt zweifellos ein Hauptverdienst an der seit 1835 fast schlagartig wieder ansteigenden Ver-

⁵⁰⁰ Die Grundsätze dieses Tarifs sind: a) Fuhrlohne: auf dem ebenen Land 5 Rp. per Stunde und Zentner, auf dem See 10 Rp. im ganzen, im Kt. Uri 6 Rp. und im Kt. Tessin $5\frac{3}{4}$ per Std. und Ztr.; b) Zölle und Weggelder: für alle Stände je $1\frac{1}{3}$ Rp. per Std. und Ztr.; Extrazölle für Uri und Tessin je $33\frac{1}{3}$ Rp. per Ztr. als Straßenbauzölle und für Basel und Solothurn gemeinsam 6 Rp. als Hauensteinstraßenzoll; c) Sust- und Kaufhausgebühren: für die vier Kantone, die bisher solche Gebühren bezogen, einheitlich je $12\frac{1}{2}$ Rp. per Ztr.; d) Speditionsprovisionen: für dieselben vier Kantone je 15 Rp. pro Ztr. im Maximum; e) Schneebruch- und Schirmhausgebühren für die Kantone Uri und Tessin: im Winter je $2\frac{1}{2}$ Rp. und $1\frac{1}{4}$ Rp.; St.A.L., No. 1645.

⁵⁰¹ Die meisten Schwierigkeiten bereitete wie bei der freien Konkurrenz wiederum der Kanton Uri, der sich in seinen finanziellen Interessen allzusehr hintangesetzt fühlte. Uri setzte durch, daß die Fuhrlohne in seinem Kanton anstatt der projektierten 6 Rp. auf 7 Rp. (als die 7 Rp. bei den Verhandlungen von 1830 durchgedrungen waren, probierte es Uri 1832 noch mit 8 Rp., diesmal aber ohne Erfolg), die Zölle anstatt $1\frac{1}{3}$ Rp. auf 2 Rp. festgesetzt wurden. Solothurn versuchte vergebens, den Begriff des Transitgutes eng zu fassen, um die Auswirkungen der Reduktion weniger zu spüren. Basel hingegen, dem die andern Kantone nur $7\frac{1}{2}$ Rp. für Kaufhausgebühren zugestehen wollten, vermochte schließlich noch eine Abladegebühr von 5 Rp. einzuschmuggeln, so daß auch seine Kaufhausgebühren auf $12\frac{1}{2}$ Rp. zu stehen kamen.

⁵⁰² Vgl. Tabelle S. 175.

**Die Frachtkosten für 1 Zentner Kaufmannsware
von Basel über den St. Gotthard bis an die italienische Grenze
nach der 1834 durchgeführten allgemeinen Reduktion
der Transitgebühren**

	Zölle, Weggelder und dgl.	Fuhr- löhne	Sust- und Kaufhaus- gebüh- ren	Spedi- tions- gebüh- ren	Total
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
B a s e l , 7 Std.		35			
Kantonalzoll und Weggeld	13				
Kaufhausgebühren			12,5		
Speditionsprovision				15	
Hauensteinzoll	3				78,5
S o l o t h u r n		10			
Kantonalzoll und Weggeld	3				
Hauensteinzoll	3				16
A a r g a u , 2 Std		10			
Kantonalzoll und Weggeld	3				13
L u z e r n , 8 Std.		40			
Kantonalzoll und Weggeld	10 ^{1/3}				
Kaufhausgebühren			12,5		
Speditionsprovision				15	77,8
Vierwaldstättersee		10			10
U r i , 12 Std.		84			
Kantonalzoll und Weggeld	16				
Straßenbauzölle	33 ^{1/3}				
Sustgebühren			12,5		
Schirmhaus- und Schneebruchgebühr	1 ^{1/4} 2 ^{1/2}				
Speditionsprovision				15	164,7
T e s s i n , 18 Std.		103,5			
Kantonalzoll und Weggeld	24				
Straßenbauzölle	33 ^{1/3}				
Doganengebühren			12,5		
Schirmhausgebühr	1 ^{1/4}				
Schneebruchgebühr	2 ^{1/2}				
Speditionsprovision				15	192
Total von Basel bis Magadino	149,5	292,5	50	60	552

kehrskurve des Gotthards⁵⁰³. Die offensichtlich verkehrsanziehende Maßnahme besaß darüber hinaus weitertragende Bedeutung; sie wirkte als Beispiel erfolgreicher Zusammenarbeit und als Vorbild späterer ähnlicher kantonaler oder interkantonalen Entscheidungen (wie z. B. Ende der dreißiger Jahre für die partiellen Zollermäßigungen oder für die Bereitschaft der Gotthardkantone, im Konkordatsverband gemäß Antrag des Kantons Tessin 1842 zu weiterer Reduktion der Transitzölle Hand zu bieten)⁵⁰⁴.

Wie schon bei anderer Gelegenheit festgestellt werden mußte, war der Gotthard meistens nicht jener Verkehrsweg, der mit einer Pionierleistung Handel und Verkehr überraschte. Auch in diesem Falle zwang ihn der Vorsprung seiner Rivalen zum Handeln. Brenner- und Stelviopaß bedeuteten für die östlichen Schweizer Alpenpässe inklusive Gotthard dank ihres billigen und zuverlässigen Transportsystems immer eine ernsthafte Konkurrenz⁵⁰⁵. Unter den Schweizer Alpenpässen war der kürzeste der teuerste. Im Jahre 1819 (damals standen die Transportkosten als Folge der vorangegangenen Teuerung überall, auch im Ausland, sehr hoch) berechnete die Luzerner Handelskammer die Frachtkosten über die wichtigsten Schweizer Pässe wie folgt⁵⁰⁶:

von Frankfurt a. M. nach Turin
für 50 kg Kaufmannsware

1. über Basel—G o t t h a r d	Fr. 31.70
2. über Lindau—Chur—Splügen	28.—
3. über Lindau—Chur—Bernardino	29.20
4. über Basel—Genf—Simplon	30.—

Darnach ergibt sich zwischen dem Gotthard und seinem Hauptkonkurrenten Splügen trotz des um mindestens 15 Stunden längern Weges eine Differenz von rund 12% zugunsten des Splügens. Wenn man aber die Distanzen berücksichtigt, so fällt der Vergleich noch deutlicher aus. Auf beiden Straßen sanken die Frachtkosten im Verlaufe des dritten Jahrzehnts um mehr als die Hälfte; zugleich verschob sich aber das Verhältnis der Kosten noch mehr zugunsten des Splügens;

⁵⁰³ Ein Konkordat, das zur gleichen Zeit der Förderung des Frachtfuhrwesens auf der Straße Rorschach—Genf hätte dienen sollen, scheiterte am Eigensinn der betr. Kantone, wie auch ein Konkordat für die Reform der Transitzölle auf der Straße Basel—Genf—Simplon; vgl. Rupli W., Zollreform und Bundesreform in der Schweiz 1815—1848, S. 78 ff.

⁵⁰⁴ Kreisschreiben vom 24. Dezember 1842; St.A.L., No. 1648.

⁵⁰⁵ Schon 1810 stellte ein Memorial über das schweizerische Zollwesen mit Bauern fest, daß die Kaufleute in Italien und in der Rheingegend immer mehr die zwar längere aber ungleich sicherere und wohlfeilere Route über die Alpen im Tirol bevorzugen; B.A.B., No. 316, S. 97 ff.

⁵⁰⁶ St.A.L., No. 1651.

anstatt 20% wie im Jahre 1819 lasteten 10 Jahre später gar um $\frac{1}{4}$ höhere Kosten pro Zentner und Wegstunde auf den über den Gotthard transportierten Waren:

Frachtkosten von Frankfurt a. M. nach Mailand
pro 50 kg Kaufmannsgut⁵⁰⁷

über den	total	1819		total	1829
		pro Ztr. und Std.	pro Ztr. und Std.		pro Ztr. und Std.
Gotthardpaß	32.— Fr.	20 Rp.		14.60 Fr.	9,1 Rp.
Splügenpaß	26.50	16		11.20	6,6

Durch die konkordatsgemäße Tarifreduktion von 1835 wurde zwar noch nicht der Gleichstand mit dem Splügen erreicht, aber doch der Unterschied ganz bedeutend verkleinert:

Frachtkosten pro 50 kg Kaufmannsgut⁵⁰⁸

von — nach	über den Gotthard	über den Splügen
Triest—Zürich (1841)	Fr. 8.30	Fr. 7.95
Mannheim — Mailand (1843)	9.60	9.—

Vorausgesetzt, daß der Transport auf der Gotthardroute ordnungsgemäß funktionierte — was eben leider nicht immer der Fall war — wog nun die kürzere Transportdauer den kleinen Kostennachteil wohl vielfach auf. Und jene Güter, die überdies die Transitzollermäßigung der Kantone Uri und Tessin genossen, erreichten ihren Bestimmungsort nicht nur schneller, sondern auch billiger über den Gotthard.

Schließlich können wir darauf hinweisen, daß nach 1850 die Frachtkosten beinahe durchwegs sanken. Wie auf die Transportgeschwindigkeit wirkte sich das zunehmend größer werdende Eisenbahnnetz auch auf die Frachtpreise wohltätig aus, wobei vor allem die Badische Eisenbahn, die Schweizerische Nordost-Bahn und die oberitalienischen Eisenbahnen den Gotthardverkehr förderten. Vorteilhaft auf den Binnenverkehr und nicht minder aber auch auf den internationalen Transit wirkte natürlich auch die Abschaffung der schweizerischen Binnenzölle. Um das Maß der Kostenverminderung im Güterverkehr zu veranschaulichen, sei folgendes Beispiel erwähnt: Im Jahre 1864 kostete der Transport von einem Zentner gewöhnlichem Frachtgut von Luzern nach Ancona am Adriatischen Meer rund ein Viertel weniger als im Jahre 1825 der Transport der gleichen Menge von Basel nach Chiasso.

⁵⁰⁷ St.A.L., No. 1651, 1645.

⁵⁰⁸ St.A.L., No. 1647, 1648.

DAS TRANSPORTGUT UND DIE VERKEHRSDICHTE

Während Studien über die ältere Verkehrsgeschichte des Gotthardpasses weitgehend auf die Zolltarife der verschiedenen Zollstellen angewiesen sind, um Aufschluß über die Art des Transportgutes zu erhalten und bei der Frage nach der Verkehrsdichte meistens nicht mehr als grobe Schätzungen angeben können, sind wir für das 19. Jahrhundert, zum größten Teil auch schon für das 18. Jahrhundert, dank einiger vorzüglicher Quellen ziemlich gut orientiert, und zwar sowohl über die Menge der auf der Gotthardstraße hin und her transportierten Waren wie auch teilweise über die Zusammensetzung des Transportgutes. Damit müssen auf induktivem oder deduktivem Wege gewonnene Resultate nur noch zum Ueberbrücken von Lücken herangezogen werden.

A. Der Transitgüterverkehr auf der Gotthardstraße

Unter Transitgut verstehen wir in diesem Falle diejenigen Güter, deren Herkunfts- und Bestimmungsort ganz oder zur Hauptsache außerhalb der Kantone Uri und Tessin lagen⁵⁰⁹.

Die « S t u c k - oder K a u f m a n n s g ü t e r ». Mit diesem Sammelbegriff bezeichnete man die in Ballen oder Colli à ca. 140—180 Pfund verpackten (emballierten) Waren wie Seide, Baumwolle, Wolle und Wollwaren, Leinwand und dgl. Da diese Colli die Zölle als solche bezahlten, gleichgültig ihres Inhalts, und wir die Zusammensetzung des Transportgutes fast ausschließlich aus Zoll- und Kaufhausrechnungen rekonstruieren, lassen sich im allgemeinen nur summarische Angaben über den Inhalt der Stuckgüter machen.

Unter den von Süden her den Gotthard passierenden Stuck hatte die aus Oberitalien stammende R o h s e i d e , vor allem auch die mit

⁵⁰⁹ Unter dem Begriff «Transitgut» verstanden die Gotthardkantone sonst im allgemeinen jene Güter, die wenigstens aus einem andern Kanton stammten.

den Namen Strusi, Strazza oder Galetti bezeichneten Rohseidenabfälle einen Hauptanteil. Die Seide war wohl schon seit langer Zeit ein dem Gotthard wohlbekanntes Transportgut, wird sie doch schon von den aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts datierten Zolltarifen von Flüelen und Göschenen erwähnt⁵¹⁰. Eine erste Blütezeit dürften die Seidentransporte über den Gotthard in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts im Zusammenhang mit dem Aufschwung der schweizerischen Seidenindustrie im allgemeinen sowie des innerschweizerischen Florettseidengewerbes im besonderen erlebt haben⁵¹¹. Eine stattliche Reihe von Verlagsunternehmen brachte damals um den Vierwaldstättersee die Florettseidenspinnerei und -kämmelei zu hervorragender Bedeutung. Der Rohstoff wurde von den Manufakturen in Luzern, Schwyz, Zug und Gersau aus Oberitalien (Mailand, Genua, Turin, Bergamo) über den Gotthard bezogen. Auch die Zürcher Seidenfabrikanten bezogen die Rohseide teilweise über den Gotthard, zum größeren Teil jedoch über die Bündner Pässe⁵¹².

Aus den Händen des Luzerner Güterbestäters stammen die ersten genaueren Angaben über den Umfang der aus Italien in der Luzerner Sust eingetroffenen Seidencolli⁵¹³: Von 1803 bis 1807 wurden im Jahresdurchschnitt beinahe 6000 Zentner «Seidenwaren» eingeliefert; dies war etwas mehr als ein Viertel des gesamten Verkehrs von Flüelen her. Dabei war jedoch nicht die gesamte über den Gotthard transportierte Menge Seide inbegriffen; denn ein Teil der in Flüelen in die Schiffe verladene Colli wurde direkt entweder nach Stansstad (und weiter nach Engelberg)⁵¹⁴ oder Gersau⁵¹⁵ oder dann nach Brunnen und Küßnacht abgezweigt. Später, im zweiten bis Mitte des vierten Jahrzehnts, nahm der Umfang der Seidentransporte über den Gotthard zusehends ab. Die Schuld daran trug einestheils der Niedergang der innerschweizerischen Florettseidenindustrie, andernteils die im Vergleich zu seinen Hauptkonkurrenten unbefriedigenden Transportverhältnisse des Gotthardpasses, vor allem auch die viel zu hohen Frachtpreise⁵¹⁶. Dem Luzerner Speditor Friedrich Knörr gelang

⁵¹⁰ Vgl. Schnyder W., *Mittelalterliche Zolltarife*, S. 202/204.

⁵¹¹ Vgl. Faßbind R., *Die Schappeindustrie in der Innerschweiz*.

⁵¹² Deshalb konnte wohl auch das Kaufmännische Direktorium in Zürich 1804 erklären, Zürichs Interesse an der Gotthardstraße sei nicht besonders groß; vgl. S. 29, Anm. 79.

⁵¹³ Siehe S. 104, Anm. 345.

⁵¹⁴ Faßbind R., *Die Schappeindustrie der Innerschweiz*, S. 94.

⁵¹⁵ Schreiben des provisorischen Handlungsausschusses von Altdorf vom 7. Mai 1802 an den eidg. Finanzminister: «Jährlich geht eine Menge Florettseide über Altdorf nach Gersau und von hier gehen Vetenuzzen über den Gotthard»; B.A.B., No. 2671, S. 126.

⁵¹⁶ Im Jahre 1819 berichtete die Luzerner Handelskammer: Der Warentransit gehe dem Gotthard immer mehr verloren. Bereits jetzt schon ließen die Kantone Bern, Basel und Aargau die Hälfte ihrer Fabrikate über den Splügen via Zürich

es sodann, mit Hilfe der von ihm speziell für den internationalen Seidenhandel organisierten Eilfuhr ab Mitte der dreißiger Jahre die Seide erneut in bedeutendem Maße über den Gotthard zu lenken⁵¹⁷ und damit der Seide den Rang eines der bedeutendsten internationalen Transitgüter des Gotthardpasses zu geben: von 1837 bis 1849 registrierte die Luzerner Sust im Jahresdurchschnitt rund 7000 Zentner aus Italien stammende Seide; das sind etwa durchschnittlich 23% aller von Flüelen nach Luzern beförderten Waren. Diese Seidencolli sollen zum größten Teil weiter nach Basel und über die Landesgrenzen hinaus nach Preußen und England bestimmt gewesen sein. Nach 1850 dürfte der Seidentransit eher noch umfangreicher geworden sein. Im Monat Oktober 1859 zum Beispiel passierten 1843 Zentner das Luzerner Kaufhaus, wobei diese Zahl laut Aussage der Handelskammer einen nicht wesentlich erhöhten Monatsdurchschnitt darstelle⁵¹⁸.

Der andere, kleinere Teil von Waren, die als Stuckgüter den Gotthard von Süden her passierten, ist mengen- und artmäßig schwer auseinander zu halten, da die uns bekannten Quellen nirgends nähere Angaben überliefern. In der Hauptsache enthielten sie wohl Rohbaumwolle, aus Genua und aus Triest (levantinische Baumwolle) kommend, mailändische Wolltücher und «braune Wolle aus Italien»⁵¹⁹. An der zunehmenden Verkehrsdichte der Stuckgüter in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts hatte zweifellos auch der Baumwollenimport der blühenden schweizerischen Baumwollenindustrie wesentlichen Anteil⁵²⁰. Noch mehr als die Seide ging die Rohbaumwolle aber in den zwanziger Jahren dem Gotthard als Transitgut verloren. Erst Ende der dreißiger Jahre gelang es mit Hilfe der Zollbegünstigung, dieses wichtige Rohmaterial der schweizerischen Textilindustrie wieder über den Gotthard zu lenken.

Wenn die Stuckgüter aus Italien zum größten Teil Rohstoffe für die schweizerische und deutsche Textilfabrikation enthielten, so umfaßten sie in umgekehrter Richtung zur Hauptsache Produkte der Seiden- und Baumwollenindustrie; weniger bedeutend war der Tran-

spedieren; schuld daran seien die schlechten Straßen, die hohen Zölle, schlechte Schiffsverbindungen auf dem Vierwaldstättersee und gewisse Unzulänglichkeiten in der Transportorganisation des Gotthardpasses; St.A.L., Pars VIII. — Im Herbst 1832 wurde an einer Konkordatskonferenz der Antrag gestellt, feine Seide und Rohbaumwolle, die seit etwa vier Jahren gänzlich vom Gotthard verschwunden seien, von allen Zöllen, mit Ausnahme der Straßenbauzölle, zu befreien. Die meisten Teilnehmer nahmen den wohlgemeinten Vorschlag ad ratificandum, während die Regierungen zu Hause sie vorläufig ad acta legten und erst Ende der 30er Jahre teilweise verwirklichten.

⁵¹⁷ Vgl. S. 102 ff.

⁵¹⁸ Bericht der Luzerner Handelskammer an die Luzerner Regierung vom 21. Dezember 1859; St.A.L., Pars VIII.

⁵¹⁹ Bericht der Luzerner Handelskammer 1843: Luzern beziehe jährlich etwa 110—140 Zentner «braune Wolle aus Italien»; St.A.L., Pars III.

⁵²⁰ Vgl. Weisz L., Studien z. Handels- u. Industriegesch. d. Schweiz, Bd. I, S. 18.

sit von Wollwaren. Die nachfolgende Statistik zeigt, wie der Nord-Süd-Verkehr der Stuckgüter in den zwei letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts anwuchs, dann aber in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts beträchtlich schwand und zu Beginn der dreißiger Jahre auf einem Minimum angelangt war. Diese Entwicklung dürfte in erheblichem Maße durch den österreichischen Protektionismus beeinflusst worden sein⁵²¹. Ab Mitte der dreißiger Jahre wirkten sodann die verschiedenen, uns bereits bekannten verkehrs- und transpolitischen Maßnahmen günstig auf die Frequenz des Gotthardpasses.

Die Verkehrsdichte der Richtung Nord—Süd über den Gotthard transportierten «Stuckgüter» 1780—1837⁵²²

im Durchschnitt der Jahre	Stuckgüter Zentner à 50 kg
1780/90	10 150
1790/97	12 650
1803/10	10 550
1810/20	9 500
1820/30	7 850
1830/33	4 200
1835/37	9 400

Es bleibt noch zu erwähnen, daß die Frequenz der Stuckgüter aus beiden Richtungen die Zollerträge des Kantons Uri entscheidend beeinflusste, da die Stuckgüter einesteils drei bis vier Zehntel des Gesamtverkehrs ausmachten, andernteils aber, da sie zu den höchsttarifierten Gütern zählten, die größten Zollerträge lieferten, während Käse und Wein, die zusammen einen noch größern Anteil am Gesamtverkehr hatten, 3 mal resp. 12 mal niedriger Zoll zahlten als die Stuckgüter.

Einen bedeutenden Anteil am Süd-Nord-Transit hatte seit Ende des 15. Jahrhunderts⁵²³ der oberitalienische Reis, der nicht nur im Tessin und in Uri verkauft wurde, sondern in Tausenden von Säcken alljährlich in Flüelen auf die Schiffe verladen wurde. Die Bedeutung des Reistransits für den Gotthardpaß läßt sich schon daran erkennen, daß der Reis, damit er «fleißig und geschwind und in billichem leidlichen Preis ordentlich spediert werde», wenigstens bis um die Mitte des 18. Jahrhunderts einer speziellen Fuhrordnung unterlag⁵²⁴,

⁵²¹ Im Jahre 1817 waren baumwollene, seidene und wollene Fabrikate bei der Einfuhr ins lombardisch-venetianische Königreich mit beinahe prohibitiven Zöllen belegt worden. 1829 befreite Oesterreich die von oder nach dem Splügen transitierenden Waren vom Transitzoll. Vgl. auch S. 145, Anm. 480.

⁵²² Quellen: Zollrechnungen von Ursern und Wassen; Talarchiv Ursern.

⁵²³ Schnyder W., Mittelalterliche Zolltarife, S. 166.

⁵²⁴ Vgl. S. 42 ff.

deren monopolistische Tendenzen häufiges Mißfallen der Schwyzer und Nidwaldner Reishändler erregten. Der größtenteils über Magadino eingeführte Reis ging z. T. von Bellinzona über den Bernardino nach Graubünden, zum größeren Teil aber über den Gotthard⁵²⁵. Durch die Hände von Tessiner oder Urner Zwischenhändlern, die den Reis entweder auf eigene Rechnung aufkauften oder in Kommission besorgten⁵²⁶, aber auch durch die Vermittlung der Speditionshäuser gelangte der Reis über den Gotthard. Hauptkonsumgebiete waren: neben dem Kanton Tessin die Zentral- und Nordschweiz sowie Ostfrankreich (bis zu dem Zeitpunkt, da Frankreich durch hohe Einfuhrzölle an der Schweizergrenze diesen Transit unterband und den Reis auf dem Seeweg über Marseille bezog)⁵²⁷.

Ueber die Reismengen, die den Gotthard passierten, besitzen wir eine Reihe ausgezeichnete Zahlen aus den Zollstatistiken von Ursern, Wassen und Flüelen⁵²⁸.

⁵²⁵ Nach der Tessiner Zollstatistik transitirten 1843 von Magadino aus: 4762 Säcke Reis (à ca. 160 Pfund) über den Gotthard und 1607 Säcke über den Bernardino; St.A.L., No. 1649.

⁵²⁶ Die Kaufmannschaft von Ursern (etwa 12 an der Zahl) soll 1728 beschlossen haben, daß ein jeder Händler ein Jahr lang nicht mehr als 100 Saum Käse und in der Rückfuhr nicht mehr als 150 Saum Reis auf Mehrschatz in Bellenz zollfrei durchführen wolle, um den dortigen Zoll nicht allzusehr zu schmälern; Eidg. Abschiede, 7, I, S. 1154.

Im Jahre 1797 verurteilte das Luggarner Syndikat die Urner Händler Jos. Maria Imhof, Joh. Jos. Megnet u. Sohn, Franz Arnold, Jos. Ant. Arnold, F. Jos. Schilling, Kaspar Hartmann, Von Mentlen & Megnet, Franz Maria Zraggen von Amsteg und Kieliger & Zraggen zu einer solidarischen Buße von 30 neuen Louis d'or pro Sessel, weil sie vom 1. September 1794 bis 1. September 1796 «eine sehr beträchtliche Quantität Reis und Früchte, theils auf eigene Rechnung, theils auf Kommission nach Basel, Solothurn und anderswohin» spedierte hatten, ohne den daraus schuldigen Zoll in Magadino zu bezahlen; St.A.Z., B VIII, 355, S. 367/368.

Wie aus Streitigkeiten, die vor die Luzerner Handelskammer gebracht wurden, hervorgeht, handelten Jos. Maria Simmen in Ursern (1806) und Franz Maria Zraggen in Steg (1809) mit Reis nach Luzern (Handelshaus Kaspar Schmid & Co.); St.A.L., Pars IV.

⁵²⁷ 1843, als sich die französischen Zollschranken wieder etwas zu öffnen versprachen, versuchte der eidg. Vorort Luzern die alten Reishandelsbeziehungen mit Frankreich wieder in Gang zu bringen, ohne freilich bis 1845 mehr als einige unbestimmte Versprechen zu erhalten; St.A.L., No. 1649.

⁵²⁸ Leider wurden die Zoller in Ursern gegen Ende des 18. Jahrhunderts hin immer bequemer und damit die Zollstatistik immer summarischer, so daß bald nur noch zwei Kategorien für die Waren, die vom Gotthard herunter kamen, gemacht wurden: die «Stuck aus Italien» (darunter wurden alle Warengattungen mit Ausnahme des Weins zusammengezogen) und eben der Wein, weil er anders tarifiert war. Dafür stehen uns einige Zahlen der Zollstätten von Wassen und Flüelen zur Verfügung, die das Bild des Warentransits wieder vervollständigen. Flüelen gibt die Menge des nach Luzern usw. ausgeführten Gutes natürlich am getreuesten wieder. Aber auch die Wassener und Ursener Statistik dürfte die Ausfuhr aus Uri annähernd richtig wiedergeben, da der urnerische Konsum verhältnismäßig gering war.

Der Umfang der Reis-Spedition über den Gotthard im 18. und 19. Jahrhundert

Zeit	Anzahl Zentner Reis	in % der gesamten Verkehrsdichte	Zollstation
1720/30	8 700	19,7	Ursern
1750/60	9 250	17,6	
1781/87	10 950	16,3	
1803/07	7 600	12,1	
1812/13	31 000	44,1	Wassen
1813/14	21 600	39,7	Flüelen
1814/15	8 000	15,0	
1816/17	3 700	7,4	Wassen
1818/19	18 200	26,0	
1819/20	9 200		
1821/22	3 850		
1825/26	3 200		Flüelen
1826/27	4 750		
1835/38	3 550		
1850	5 300		Luzern

Außerordentliche Bedeutung kam der Reis-Spedition über den Gotthard während der Kontinentalsperre und dann wieder während der Hungerjahre 1817/19 zu. Im Jahre 1812/13 zum Beispiel entfielen allein auf den Reis beinahe 80 % des gesamten Süd-Nord-Verkehrs, 1818/19 etwa 45 %, während in normalen Jahren der Anteil des Reises um 20 % herum lag.

Wie der Reis stammte auch der über den Gotthard transportierte Wein größtenteils aus Piemont, z. T. aus der Lombardei und gelegentlich in guten Jahren auch aus dem Kanton Tessin. Der Hauptumschlagsplatz für Wein war Magadino, wo die ausländischen Weine, in «langen Fuhrfässern» auf Schiffen hergeführt, ausgeladen und meistens an Schweizer verkauft wurden, wenn sie nicht schon vorher in deren Besitz waren, oder aber die Weine wurden in Häusern oder Felsenkeller eingelagert und später verhandelt⁵²⁹.

Seit alters her ebenfalls ein Haupttransportgut des Gotthardpasses war er zusammen mit dem Brantwein wie Reis und Käse ein bevorzugtes Handelsgut der Urserner und Urner Kaufmannschaft⁵³⁰. Der

⁵²⁹ In Magadino unterlag der Wein bis 1832 der sog. «Arrivatura», einer Gebühr der Gemeinde Vira, und dazu der «Mesuratura» (Messerlohn), wenn er in Magadino als «fremder Wein» eintraf und hier einem Schweizer verkauft wurde; ging der Wein aber als «fremder Wein» weiter, so mußte außer der Arrivatura und der Mesuratura noch das sog. «Quärtli» von jeder Brenta bezahlt werden (St.A.Z., B VIII, 355 b, S. 968). Also auch hier eine Begünstigung des Schweizer Händlers.

⁵³⁰ 1802 schrieb das Urner Handlungskomitee an die Luzerner Handelskammer, daß Wein und Brantwein die Haupthandelsprodukte der Urner Handelshäuser seien; St.A.L., Pars VIII.

einheimische Weinändler wurde übrigens gegenüber dem Fremden (Nicht-Urner) durch den Zolltarif von Ursern begünstigt, indem der Wein, der einem Urner gehörte, 3 Angster, der «fremde Wein» aber 2 Schilling und 3 Angster pro Saum, also 5 mal mehr Zoll zahlte. Nach den Urserner Zollrechnungen schließen wir, daß der Weinhandel über den Gotthard im 18. Jahrhundert zu 80—90 %, im 19. Jahrhundert, wenigstens bis 1835 (soweit die Zollrechnungen reichen) beinahe ausschließlich durch Urner Zwischenhändler auf die Alpennordseite gebracht wurde. Von Flüelen aus verteilte sich der Wein nach Luzern, Brunnen und Küßnacht⁵³¹, nachdem im Kanton Uri selbst eine ansehnliche Menge davon zurückgeblieben war⁵³².

Ueber die zahlenmäßige Bedeutung des Weines als Transportgut des Gotthardpasses geben nachstehende Zahlen Aufschluß:

an der Zollstätte in Ursern transitierten		
in den Jahren	Anzahl Zentner Wein	in % der Gesamt- verkehrsichte
1750/60	15 600	29,6
1790/97	21 600	23,2
1803/10	10 600	16,1
1810/20	6 000	9,9
1820/33	10 000	19,2

Die Stuckgüter, Reis und Wein bildeten zusammen mit dem Käse die weitaus wichtigsten über den Gotthard transitierenden Waren. Der Rest verteilte sich auf eine ganze Reihe verschiedenartiger Konsum- und Exportgüter:

Die Schweiz, seit Jahrhunderten ein hochentwickeltes Viehzuchtgebiet, fing schon frühe an, die Häute zu gerben und Leder, hauptsächlich Sohlleder, herzustellen. Das leichtere, naturfarbene Rindsleder (das sog. Schmalleder) hingegen wurde zum großen Teil aus dem Ausland bezogen. Der Export von Sohlleder, Häuten und Fellen nach Italien und der Import von Schmalleder von dort vollzog sich zum großen Teil über den Gotthard. Zurzach war bis ins 19.

⁵³¹ Schon 1693 sah sich der Kanton Uri veranlaßt, durch eine Verordnung den «maßlosen Ankauf der Schwyzer» zu dämmen (offenbar im Interesse des Zolles von Flüelen, da ja die Schwyzer seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ihren für den Hausbrauch gekauften Wein zollfrei in Flüelen durchführen durften); Eidg. Abschiede, 6, 2, 1, S. 464. — Wie groß die Bedeutung des Weintransits nach Zürich, einem im Mittelalter wichtigen Umschlagsplatz für Weine aus der Inner-schweiz war (vgl. Geilinger Ed., Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte Zürichs im Mittelalter, Diss., Zürich 1938, S. 84), ist leider aus den vorliegenden Akten nicht sichtbar.

⁵³² Nach einer Jahresrechnung der Urner Zoll- und Paßkommission wurden 1842 über den Gotthard 737 000 kg Getränke (hauptsächlich Wein) in den Kanton Uri eingeführt und davon 371 100 kg in Flüelen wieder ausgeführt; danach betrug der ernerische Konsum 209 000 Maß oder 365 800 kg! Gleichzeitig wurden über den See eingeführt: 7619 Maß Wein, 6400 Maß Branz, 83 700 Maß Bier und 70 Maß Essig; St.A.L., No. 1648.

Jahrhundert hinein ein wichtiger Lederhandelsplatz⁵³³. Zu den einigermassen zahlreich aus Italien über den Gotthard spedierte Waren sind weiter zu zählen: Honig, Oele, Lörtsch, Seifen, etwas Kolonial- und Farbwaren (wie Indigo, Krapp)⁵³⁴, Schwefel und Salpeter, Tabak, Papier. Aus der Schweiz nach Italien transitierten: neben Leder etwas Schießpulver und Eisenwaren.

Damit ist selbstverständlich die Liste der Transitgüter des Gotthardpasses noch lange nicht erschöpft. Wir glauben aber, mit den oben erwähnten Gattungen das Wesentliche erwähnt zu haben.

B. Ein- und Ausfuhr der Innerschweiz und des Kantons Tessin

Von ganz enormer Bedeutung war die Gotthardstrasse für den innerschweizerischen Käseexport nach Italien. Viehzucht und Alpwirtschaft bildete die Hauptbeschäftigung der Urner wie der innerschweizerischen Bevölkerung überhaupt. Der Verkauf der Produkte der Vieh- und Alpwirtschaft verschaffte dem Bauern einen Großteil seiner Subsistenzmittel. Im In- und Ausland berühmt waren die fetten Urserner Käse⁵³⁵, aber auch die im übrigen Kanton Uri, sowie die im Schwyzer und Unterwaldner Gebiet produzierten Laibe hatten einen guten Namen und waren unter dem Begriff «Spalenkäse» bekannt. Das Absatzgebiet des innerschweizerischen Käses war vorwiegend Italien⁵³⁶. Wie der Reis und der Wein ging auch das

⁵³³ Bericht der eidg. Expertenkommission in Handelssachen über die Handelsverhältnisse der Schweiz zum Ausland, Mai 1844; Eidg. Abschiede 1844, Beilage Litt.PP. — Ueber die Zurzacher Messen existiert umfangreiche Literatur, siehe: Ammann H., Neue Beiträge zur Geschichte der Zurzacher Messen, Aarau 1930. — Herzog Hans, Die Zurzacher Messen, Aarau 1898. — Reinle Ad., Die Zurzacher Messen, Zuzach 1944.

Nach den Zollrechnungen wurden in Flüelen verzollt: 1814 und 1815 jährlich ca. 100 Saum Häute und Felle, 1826 und 1827 jährlich ca. 150 Saum Leder, nebst ca. 300 Stück rohen Häuten und etwa 600 Geiß- und Schaffellen; B.A.B., No. 1745.

⁵³⁴ Vgl. S. 145.

⁵³⁵ Hans Rudolf Schinz schrieb 1783 (Beiträge zur nähern Kenntniss des Schweizerlandes, Zürich 1783, Heft 1 S. 45): «Die sehr fetten Käse des Ursentales sind sehr begehrt, obschon sie sich aus Mangel genugsam beigemischten Salzes nicht lange gut unterhalten, und gelten sehr viel; das Pfund gilt neulich 15 Luzerner Schilling oder 18 Kreuzer.»

⁵³⁶ Das Kloster Engelberg soll im 18. Jahrhundert alljährlich große Sendungen Käse über den Gotthard versandt haben und in Talfährlich Branca in Canobbio einen regelmässigen Käufer gewußt haben; «Angelomontana», Blätter aus der Geschichte des Klosters Engelberg, Jubiläumsgabe 1914, S. 354. — Aus dem beginnenden 19. Jahrhundert besitzen wir eine Speditionsrechnung, nach der 117 Spalen Nidwaldner Käse in einem einzigen Transport über den Gotthard nach Italien versandt wurden; St.A.L., Pars IV. Ueber die innerschweizerische Fettkäseproduktion und deren Absatz vgl.: Bircher R., Wirtschaft und Lebenshaltung im schweizerischen «Hirtenland» am Ende des 18. Jahrhunderts, Diss. Zürich, Lachen 1938, S. 29 ff. — Gutzwiller K., Die Milchverarbeitung in der Schweiz und der Handel mit Milcherzeugnissen, Schaffhausen 1923. S. 20, 26 ff., 196 ff.

Käseexportgeschäft vorzüglich durch Urner Hände, was durch die Urner Zolltarife, die auch in diesem Falle den Einheimischen begünstigten, zweifellos unterstützt wurde⁵³⁷. Daß der Käsehandel mitunter ganz ordentliche Gewinne abwarf, zeigt uns die Abrechnung über ein von 2 Luzernern und 1 Urner getätigtes Geschäft: Im Jahre 1800 kaufte diese luzernisch-urnerische «Societät» 480 Zentner Käse, die mitsamt den Frachtkosten und sehr hohen, außergewöhnlichen Spesen bis nach Italien 15 270 Gulden kosteten; der Verkaufserlös ergab die Summe von 20 200 Gulden, so daß der Reingewinn aus diesem Handel 4930 Gulden, d. h. 1643 Gulden pro Gesellschafter betrug⁵³⁸.

Mengenmäßig war der Käse das weitaus wichtigste Transportgut des Gotthardpasses und damit auch die beste Verdienstquelle des Säumers und Fuhrmanns. Die Fuhrlohne für Käse waren zwar durchwegs etwas niedriger als vor allem diejenigen für die Stuckgüter; dafür war die Verantwortung des Käsefuhrmanns geringer und die Ladungsmöglichkeit viel größer. Nicht nur für den Fuhrmann, sondern auch für den Fiskus des Kantons Uri in erster Linie war der innerschweizerische Käseexport von enormer Bedeutung: 1835 bis 1838 lieferte er bei einem Anteil von 47% des gesamten Verkehrsvolumens 34,5% sämtlicher Zolleinnahmen. Die Hauptjahreszeit der Käsetransporte war der Winter⁵³⁹. Vom Monat Oktober an begannen die Exportzahlen zu steigen und erreichten im 1. Quartal (Januar bis März) den Höhepunkt, um dann bis auf das Minimum im 3. Quartal wieder abzusinken. Der Quartalsdurchschnitt der an der Zollstätte Wassen 1835—1838 verzollten Käsemengen betrug⁵⁴⁰:

1. Quartal	8 438 Ztr.
2. Quartal	5 879
3. Quartal	4 504
4. Quartal	7 421

⁵³⁷ Ein Versuch der Schwyzer, den Unterschied zwischen Schwyzer und Urner in den urnerischen Zolltarifen zu beseitigen, mißlang 1841: auf Ansuchen Uris hätte Schwyz ebenfalls eine Zollreduktion auf Kolonialwaren gestatten sollen. Schwyz gab zur Antwort, daß es dem Begehren entsprechen wolle, wenn Uri die Schwyzer Wein-, Reis- und Käsehändler in seinen Zolltarifen mit den Urnern gleichstelle; Protokoll der Zoll- und Paßkommission, 8. März 1841.

⁵³⁸ Ankaufs- und Verkaufsrechnung der Societät Jost Schilling von Altdorf, Caspar Hartmann und Melchior Balthasar von Luzern; St.A.L., Pars IV.

⁵³⁹ «Der Käse muß im August und Herbstmonath, da er noch jung und weich ist, so schnell als möglich von Flüelen nach Ursern geschafft werden, dort ausgeschlagen (aus den Spalen) und einige Zeit in den hiesigen Lagern gepflegt werden» (Bemerkungen der Kaufmannschaft von Ursern, 1802; B.A.B., No. 2671, S. 59 ff.). Die eigentlichen Geschäftsabschlüsse folgen dann erst Ende Oktober oder anfangs November und dauern bisweilen bis Februar oder März (Gutzwiller K., Milchverarbeitung in der Schweiz, S. 196/197).

⁵⁴⁰ Vgl. Beilage V.

Die Verkehrsdichte an Käse und dessen Anteil am gesamten Güterverkehr des Gotthardpasses illustrieren die folgenden Zahlen:

Menge des in Urseren verzollten Käses
1720—1837

im Durchschnitt der Jahre	K ä s e		Total Ztr.	in % des Gesamt- verkehrs
	heimische Ztr.	fremde Ztr.		
1720/30	8 405	5 632	14 037	31,8
1750/60	6 337	8 529	14 966	28,6
1780/90	15 780	2 800	18 580	27,0
1790/97	19 144	1 395	20 539	22,1
1803/10	15 802	1 593	17 395	26,4
1810/20	18 146	1 020	19 166	31,7
1820/30	21 542	1 328	22 870	43,3
1830/33	16 666	1 660	18 326	36,4
1835/37	22 143	4 922	27 065	47,1

Diese Zahlen spiegeln die über den Gotthard nach dem Tessin und weiter versandten Käsemengen wider⁵⁴¹. Bis in die ersten zwei bis drei Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts scheint auch die Käseausfuhr über den See beträchtliche Ausmaße gehabt zu haben; denn einzelne Zollrechnungen von Flüelen und Wassen nennen Zahlen, die denen von Ursern ebenbürtig sind, was nur dadurch zu erklären ist, daß in diesen Zahlen einesteils die Einfuhr aus der übrigen Innerschweiz, andernteils die Ausfuhr über Flüelen zum Ausdruck kommt. In den 1830er Jahren schmolz jedoch der Export in der Seerichtung auf ein Minimum zusammen⁵⁴².

Der Käse, der übrigens auch im Main- und Lavizzaratal für den Kanton Tessin wichtige Produzenten hatte, war neben dem Vieh das wichtigste Exportprodukt des Kantons Uri. Nicht allzu große Bedeutung hatte die Butterausfuhr. Im 18. Jahrhundert und früher soll hingegen der Hartholzausfuhr nach England und Holland aus dem Kanton Uri erwähnenswerter Umfang zugekommen sein, wie auch der Tessiner Holzausfuhr nach der Lombardei. Infolge Raubbau mußte

⁵⁴¹ Bircher (Wirtsch. und Lebenshaltung im schweiz. «Hirtenland», S. 31) schreibt das Anschwellen des Käseexportes der Innerschweiz in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts vor allem dem Aufschwung der Unterwaldner Hartkäseproduktion zu; die Schwyzer und Urner Käserei haben in dieser Zeit, weil sie keine entsprechenden technischen Fortschritte gemacht hätten, ihren Ruf verloren.

⁵⁴² Nach den Kumulativzollrechnungen wurden in den Jahren 1835—1837 pro Jahr nur mehr etwa 110 Zentner Käse in Flüelen ausgeführt; vgl. Beilage V.

der Holzhandel aber schon im 17. und 18. Jahrhundert durch Verbote oder hohe Ausfuhrzölle eingeschränkt werden⁵⁴³. Mengenmäßig unbedeutend war der Export von Liviner und Urner Kristallen, etwas umfangreicher der Export von Tessiner Kastanien über den Gotthard⁵⁴⁴. Für den Bezug der beiden wichtigen Nahrungsmittel Salz und Getreide, die beide von Uri ganz, von Tessin das Salz vollständig und das Korn zum größten Teil aus dem Ausland eingeführt werden mußten, bildete der Gotthard eine Barrikade, die meistens nur in Notzeiten durchbrochen wurde⁵⁴⁵. Uri kaufte Korn und Salz entweder in Zürich oder Luzern⁵⁴⁶, Tessin importierte diese Nahrungsmittel aus Italien. Nur wenn in Mangel- oder Mißjahren oder bei künstlicher Sperrung des gewohnten Marktes die gewohnten Lieferanten versagten und die von der Obrigkeit aufgestapelten Vorräte ebenfalls ungenügend schienen⁵⁴⁷, war die Gotthardstraße die Straße des Ersatzlieferanten. Und darin lag in solchen Zeiten immerhin eine gewaltige Bedeutung der Gotthardstraße⁵⁴⁸.

⁵⁴³ In der Nähe dichter bevölkerter Gebiete oder guter Verkehrswege waren die Waldungen in der Schweiz bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts allgemein in eine katastrophale Verfassung gekommen; holzarm, ausgeplündert, lückenhaft, ohne Altholz und Nachwuchs waren sie auf weite Strecken fast produktionslos geworden (Großmann Heh., Der Einfluß der ökonomischen Gesellschaften auf die Entstehung einer eigentlichen Forstwirtschaft in der Schweiz, Bern 1932, S. 18). Vgl. auch: Bodmer W., Tendenzen der Wirtschaftspolitik der eidgenössischen Orte im Zeitalter des Merkantilismus, Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, Bd. 1, Heft 4, 1951, S. 595.

Immerhin weiß der Expertenbericht über die Handelsverhältnisse der Schweiz 1844, daß vor allem Graubünden und Tessin sehr viel Holz nach Italien exportieren und einige Kantone der Innerschweiz «einen nicht ganz unbedeutenden Handel mit Maser- und andern feinen Holzarten nach Frankreich, Deutschland und den Niederlanden unterhalten».

⁵⁴⁴ Vgl. Beilagen VI und VII.

⁵⁴⁵ In normalen Zeiten waren auf der Gotthardpaßhöhe keine nennenswerten Salz- und Getreideladungen anzutreffen, einzig für das Oberwallis und das Vorderrheintal passierten, wenigstens im 18. Jahrhundert, jährlich einige Korn- und Salzladungen die Ursener Zollstätte. — Daß Korn und Salz für Uri aber lebenswichtige Importgüter darstellten, geht schon daraus hervor, daß sie als einzige Güter keine Zölle zu entrichten hatten, wenn sie für den Konsum bestimmt waren; lediglich in Altdorf mußte davon die Kaufhaus- oder Sustgebühr entrichtet werden.

⁵⁴⁶ Vgl. dazu: Bosch R., Der Kornhandel der Nordost- und Innerschweiz im 15. und 16. Jahrhundert, Diss. Zürich 1913, und Kündig-Hauser M., Das Salzwesen der Innerschweiz bis 1798, Zug 1927.

⁵⁴⁷ Salz- und Kornvorrat bildeten bis ins 19. Jahrhundert hinein stets einen namhaften Aktivposten der Urner Vermögensrechnung. Im Jahre 1798 betrugen diese Vorräte: 702 Mütt Korn und 370 Fässer Salz; Aktensammlung der Helvetik, Bd. XII, S. 34.

⁵⁴⁸ Dafür ließe sich eine lange Reihe von Beweisen anführen; wir nennen als Beispiele:

1689, als das Reich und Oesterreich die Getreideausfuhr nach der Schweiz sperrten, beschloß die Tagsatzung, den Kanton Zürich, den Abt von St. Gallen

Damit dürften die wichtigsten Transportgüter des Gotthardpasses genannt sein. Selbstverständlich beförderten die Fuhrleute außerdem viele andere Warengattungen wie z. B. einzelne Handwerkszeugnisse; doch spielten diese als Transportgut eine gänzlich untergeordnete Rolle.

C. Der Gotthard als Viehhandelsstraße

Der Welschland-Handel, d. h. der Exporthandel mit schweizerischem, hauptsächlich innerschweizerischem Vieh nach Italien, blühte seit dem 16. Jahrhundert und bildete eine Haupteinkommensquelle der innerschweizerischen Bevölkerung⁵⁴⁹. Entweder reisten die einheimischen Händler selber mit dem Vieh über den Gotthard oder die italienischen Händler (die man die «Welschen» nannte im Unterschied zu den einheimischen Händlern, den «Deutschen») reisten in die Innerschweiz und deckten hier an Ort und Stelle ihren Bedarf. Der größte Teil des Exportviehs stammte aus dem Kanton Schwyz, und damit war Brunnen der wichtigste Viehstapelplatz am Vierwaldstättersee⁵⁵⁰. Beträchtliche Stückzahlen kamen auch aus dem Kanton Luzern: von 1825 bis 1835 sollen jährlich etwa 10 Schiffladungen

und die III Orte anzuweisen, daß sie sich um Früchte im Venetianischen und Mailändischen bewerben; gleichzeitig wurde dem Landvogt von Luggarus die Weisung gegeben, daß er durch ein Mandat bekanntgebe, daß seine Untertanen den Orten, welche bei der gegenwärtigen deutschen Sperre Getreide aus Italien über den Gotthard beziehen, keine Hindernisse in den Weg legen; Eidg. Abschiede, 6, 2, I, S. 295; 6, 2, II, S. 2149. — Ein weiteres Beispiel ist die Zeit der großen Hungersnot von 1770/71: Wie Beilage VI zeigt, wurden im Jahre 1769/70 über 20 000 Zentner Korn aus dem Italienischen über den Gotthard geführt. — In umgekehrter Richtung diente der Gotthard während der Helvetik der außerordentlichen Verproviantierung des Tessins, weil das nach der Schlacht von Marengo wieder auferstandene Cisalpinien ein Ausfuhrverbot für Korn und Salz erließ; Aktensammlung der Helvetik, Bd. XII, S. 522. — Und wiederum war der Gotthard für die Getreideversorgung der diesseits der Alpen gelegenen Schweizer Kantone der Retter in der Not während der Hungerjahre 1816—1818, wie dies die Verkehrsstatistik von Ursern deutlich illustriert; vgl. Beilage VII; ferner: die Verordnung des Kantons Tessin über den Transit von Früchten vom 27. April 1817 und die gegen dieses Verbot gerichteten Beschwerden der übrigen eidgenössischen Stände; St.A.Z., L 51. 2, No. 12 ff.; Keller-Höhn Jak., Die Hungersnot im Kanton Zürich in den Jahren 1816/17, in Zürcher Taschenbuch 1948, S. 93, 97. — In den 1840er Jahren erfüllte der Gotthard nochmals gleiche Funktionen; vgl. Anm. 487, S. 146, und Weinmann E., Geschichte des Kantons Tessin 1840 bis 1848, S. 161.

⁵⁴⁹ Vgl. dazu: Marty A., Die Viehwirtschaft der Urschweiz und Luzerns, insbesondere der Welschlandhandel 1500—1798, Zürich 1951.

⁵⁵⁰ In Brunnen wurde auch das im Zürcher und Zuger Gebiet häufig von Welschen selber aufgekaufte Vieh nach Flüelen verladen. Der Viehexport aus diesen Gebieten dürfte vor allem in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts nennenswert gewesen sein; vgl. dazu: Eidg. Abschiede, 7, 2, I, S. 226, 233, 298 ff.; ferner: St.A.Z., A 348/7.

Pferde (ungefähr 200 Stück) und 40—60 Schiffladungen Hornvieh (das sind 1200—1800 Stück) von Luzern nach Flüelen geführt worden sein⁵⁵¹. Gemäß übereinstimmendem Urteil von Uri und Luzern hatte die Viehaußfuhr aus Luzern um 1835 einen Anteil von $\frac{1}{5}$ bis $\frac{1}{4}$ des gesamten Viehtransits über den Gotthard⁵⁵². Auch die beiden andern Urkantone, vor allem Unterwalden, aber auch Uri, exportierten jährlich beträchtliche Mengen Vieh. Aus dem Unterwaldner Land ist die Viehhandelstätigkeit des Klosters Engelberg bekannt⁵⁵³. Selbst die Glarner sollen in frühern Zeiten Vieh über Klausen- und Gotthardpaß nach Italien exportiert haben⁵⁵⁴. Uri aber zog den größten Nutzen der Viehwirtschaft wohl lange Zeit aus der Alpsommerung und der damit verbundenen Käseproduktion. Die Urner Viehzucht soll nämlich stets weit hinter derjenigen von Schwyz und Unterwalden zurückgestanden haben. Die Schuld daran trug offenbar die Gotthardhandelsstraße: Der Urner Bauer verkaufte sein im Sommer geerntetes Heu lieber zu hohen Preisen an Säumer, Fuhrleute, Wirte und an die mit ihren Viehherden über die Gotthardstraße ziehenden, 1 bis 2 mal im Kanton Nachtquartier nehmenden Viehhändler selbst, als daß er es für die Viehzucht verwendete; viele stellten deshalb ihr Vieh sogar während des Winters in andere Kantone ans Futter⁵⁵⁵. Aus diesen Gründen hatte der Kanton Uri anfangs des 19. Jahrhunderts noch von allen drei Urkantonen samt Luzern den kleinsten Anteil am Viehexport über den Gotthard nach Welschland; erst im Verlaufe des 19. Jahrhunderts begannen die Urner der Viehzucht vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken⁵⁵⁶. Ein großer Teil der Viehkarawanen, die oft bis zu 50 und mehr Stück umfaßten, ging auf die Herbstmärkte von Bellinzona-Giubiasco und Laui, wo auch Tessiner und Bündner Vieh zu kaufen war, und dann über Ponte Tresa ins Italienische nach Varese und weiter. Die Monate Oktober und

⁵⁵¹ Mitteilung des Wasserzollers B. Wicki in Luzern; St.A.L., No. 1646.

⁵⁵² St.A.L., No. 1647; Eidg. Abschiede 1835, S. 248 ff.

⁵⁵³ In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts soll das Kloster Engelberg alljährlich 80—120 Stück Vieh, das es teils selbst aufgezogen, teils von den Tal-leuten angekauft hatte, über den Gotthard auf den Lauiser Markt geführt haben; Angelomontana, 1914, S. 354.

⁵⁵⁴ Ueber den Welschlandhandel der Glarner vgl. Hösli J., Glarner Land- und Alpwirtschaft in Vergangenheit und Gegenwart, Glarus 1948, S. 35 ff.

⁵⁵⁵ Vgl. S. 111/112. — Diese Zusammenhänge hat nicht nur der Präsident der Verwaltungskammer des Kts. Waldstätten in einem Schreiben an das helvetische Direktorium (17. September 1799) erkannt (Aktensammlung der Helvetik, Bd. XI, S. 1008), sondern auch die Luzerner Handelskammer 1808 in einem Gutachten über die Transitverhältnisse auf der Gotthardstraße zuhanden des Landammanns der Schweiz, V. Rüttimann; St.A.L., No. 1642. Vgl. auch Bircher R., a.a.O., S. 41.

⁵⁵⁶ Die Vermutung liegt nahe, daß die Vermehrung der Viehzucht im Kanton Uri mit der durch den Bau der neuen Gotthardstraße bedingten Vergrößerung der Kapazität der Transportmittel und der daherrührenden starken Verminderung der Zahl der Fuhrleute im Zusammenhang steht.

November waren denn auch weitaus die verkehrsreichsten, indem sie rund $\frac{3}{5}$ des gesamten Jahresverkehrs umfaßten⁵⁵⁷.

Wiederum dank der Zollstatistik von Ursern sind wir in der glücklichen Lage, zuverlässige Zahlen über den Umfang des innerschweizerischen Welschlandhandels mit Vieh zu vermitteln. Leider geben die Zahlen für Pferde kein getreues Bild über den Pferdehandel, weil darin nicht nur die eigentlichen «Verkaufspferde», sondern auch noch die zur Bedienung der Reisenden vorbeigeführten Sattel- und Equipagenpferde inbegriffen sind.

Statistik des Viehverkehrs von Ursern über den Gotthard 1720—1834

im Durchschnitt der Jahre	Hornvieh			Pferde	Schafe, Ziegen, Schweine
	deutsches	welsches	Total		
1720/30	1 996	1 218	3 213	735	—
1750/60	2 480	1 607	4 087	617	496
1780/90	2 099	1 747	3 846	698	1 294
1790/97	1 904	1 317	3 221	631	1 290
1802/10	1 905	3 900	5 805	994	504
1810/20	2 624	3 274	5 898	740	1 152
1820/30	2 963	3 622	6 585	855	468
1830/34	3 236	4 457	7 693	1 199	270

Diese Zahlen zeigen, daß der Rindviehexport über den Gotthard zu Beginn des 19. Jahrhunderts sprunghaft angestiegen ist, nämlich gegenüber dem letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts um 80%, und daß er im Verlauf des 19. Jahrhunderts bis 1834 nochmals um $\frac{1}{3}$ höher stieg, daß er von 1720/30 bis in die dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts um rund 140% zugenommen hat⁵⁵⁸. Interessant ist es, dabei die Rolle der welschen Viehhändler zu verfolgen: Während ihre Aufkäufe in der Innerschweiz im 18. Jahrhundert fast durchwegs hinter dem Viehbetrieb der Innerschweizer zurückstanden,

⁵⁵⁷ Nach der Viehzollstatistik von Hospenthal transititierten im Durchschnitt der Jahre 1833/38:

im 2. Quartal	204 Stück Hornvieh
3. „	1 805 „ „
4. „	4 209 „ „
1. „	694 „ „

Ueber die Tagesfrequenzen im verkehrsreichsten Monat Oktober (1817) sowie über die Namen der einzelnen Viehhändler vgl.: St.A.T., Dazi e pedaggi, cart. 4: Introito del Pedaggio di Monte Piottino, pedaggio personale e di bestiame 4^o trimestre 1817.

⁵⁵⁸ Im Glarnerland war die Entwicklung des Welschlandhandels (nach Hösli J., a.a.O., S. 44) eher gegenteilig, indem seit den 1770er Jahren der Welschlandhandel zugunsten der Viehwirtschaft immer mehr an Bedeutung verlor.

wechselte das Verhältnis in der neuen Eidgenossenschaft schlagartig zugunsten der Welschen⁵⁵⁹.

Sowohl für den Tessin wie vor allem aber für den Kanton Uri bedeutete dieser Viehexport eine schätzenswerte Einnahmequelle, und je mehr Welsche den Viehtrieb selber besorgten, um so lieber mußte es dem Urner Fiskus ein, weil in Flüelen der Welsche 4 mal, in Ursern 2 mal höheren Zoll zahlen mußte als der Einheimische⁵⁶⁰. Die Viehzölle in Flüelen und Ursern lieferten denn auch 10% (1813/14) bis 19% (1826/27) der gesamten Zolleinnahmen an den Zollstätten Flüelen, Wassen und Ursern und außerdem jeweils ab 1. November den größten Teil der Schneebruchzolleinnahmen.

Ein großartige Bedeutung kam diesem innerschweizerischen Viehexport in volkswirtschaftlicher Hinsicht zu. Nimmt man den Händlerpreis für 1 Stück Hornvieh in den ersten drei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts durchschnittlich zu 8 Dublonen an⁵⁶¹, das sind ca. 100 Gulden, so resultiert allein aus dem Rindviehexport über den Gottthard eine Jahreseinnahme von ca. 600 000 Gulden, die der innerschweizerischen Volkswirtschaft zufließte.

D. Zusammenfassung

Alois Schulte hat als erster versucht, die Verkehrsdichte des Gottthardpasses im Mittelalter zu berechnen und kam dabei auf einen Jahresverkehr von beiläufig 25 000 Zentner⁵⁶². Für die Neuzeit fehlt bis Ende des 18. Jahrhunderts jede weitere begründete Zahl. Die Angaben, die Bonstetten für die 1790er Jahre macht, sind viel zu hoch, wie schon Franscini richtig vermutet hat⁵⁶³. Franscini selber gibt für die Jahre 1831—33 eine Statistik der Verkehrsdichte am Monte Piottino wieder, kommt dabei aber zu einem wesentlich höhern Resultat als wir, wenn er den Saum zu 300 Pfund berechnet. Die zwei unabhängig voneinander geführten Rechnungen des Sustmeisters von Ursern und des Straßenbauzolleinnehmers von Hospenthal gelangen jedoch zu Ergebnissen, die nur unbedeutend voneinander abweichen, was um so mehr für die Richtigkeit der Urserner Statistik spricht, als die neuen Straßenbauzölle nicht mehr pro Saum, sondern pro Pfund entrichtet werden mußten. Deshalb müssen wir auf Grund der von

⁵⁵⁹ Ueber das Verhältnis zwischen welschen und einheimischen Viehhändlern vgl. auch: Bürgi G., Erinnerungen eines alten Senntenbauern ans Welschland-fahren, S. 9/10 — Hösli J., a.a.O., S. 36.

⁵⁶⁰ Erst die neuen Straßenbauzölle der 1820er Jahre ließen die Unterscheidung in Einheimische und Fremde fallen.

⁵⁶¹ Vgl. Bürgi G., Erinnerungen eines alten Senntenbauern ans Welschland-fahren, S. 27.

⁵⁶² Schulte A., Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, Bd. I, S. 722.

⁵⁶³ Franscini, La Svizzera italiana, I, pag. 276.

Franscini wiedergegebenen Zahlen annehmen, daß damals am Platifer der Saum nicht mehr als durchschnittlich 250 Pfund Zurzacher Gewicht wog; denn in diesem Falle decken sich alle Ergebnisse weitgehend⁵⁶⁴.

Nach den Zollstatistiken von Ursern und Hospenthal nahm die Entwicklung des Güterverkehrs über den Gotthardpaß von 1720 bis 1838 folgenden Verlauf:

im Durchschnitt der Jahre	in Zentner Zurzacher Gewicht	
	Richtung Süd-Nord	Richtung Nord-Süd Total
1720/30	—	44 100
1750/60	—	52 600
1780/90	—	68 800
1790/97	—	93 000
1802/10	38 860	65 850
1810/20	32 170	60 450
1820/30	22 100	52 800
1830/33	27 800	50 300
1833/34	—	46 300
1835/38	—	64 220

Leider fehlen die Zahlen der 1840er Jahre. Dank dem Einheitstarif des Straßenbauzolles von Hospenthal ist es aber möglich, mit Hilfe der jährlichen Zollerträge die annähernd richtigen Zahlen zu berechnen⁵⁶⁵. Diese Berechnung ergibt:

An der Zollstätte Hospenthal passierten:

vom 1. Okt. 1841 bis 1. Okt. 1842		84 000 Zentner	Waren	
« 1842	« 1843	87 300	«	«
« 1843	« 1844	79 800	«	«
« 1844	« 1845	79 200	«	«
« 1845	« 1846	113 600	«	«
« 1846	« 1847	149 700	«	«
« 1847	« 1848	78 200	«	«
« 1848	« 1849	95 700	«	«

⁵⁶⁴ Wenn man weiß, daß bei Binnenzöllen im Kanton Tessin Warencolli im Gewichte von 240 Pfund Zurzacher Gewicht schon als 1 Saum berechnet wurden, ist diese Differenz sehr wohl möglich. Im übrigen ist kaum anzunehmen, daß die Urner Zoller, deren Jahrlöhne sich ja nach dem Zollertrag richteten, die Waren im Interesse der Zollzahler allzu niedrig wogen. Schließlich ist es aber auch nicht möglich, den Unterschied von mehr als 10 000 Zentner pro Jahr, also ein Sechstel des gesamten Warenverkehrs, der zwischen den Angaben Franscinis und den unsrigen besteht, dem Konsum oder der Produktion des oberrn Livinentales zuzuschreiben.

⁵⁶⁵ Zwischen dem Zollertrag und der Gütermenge besteht folgender Zusammenhang: im Durchschnitt der sechs Jahre 1832—1838 war der Zollertrag 21,4 % der in Zentnern gemessenen Gütermenge; die größte Abweichung von diesem mittleren Prozentsatz beträgt dabei nur 0,9 %.

Soweit wir die Entwicklung überblicken können, erreichte bis zur Gründung des schweizerischen Bundesstaates der Warentransit über den Gotthard im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts den absoluten Höhepunkt, wenn man von den außerordentlichen, im wesentlichen durch den Sonderbund beeinflussten Transitmengen der Jahre 1846 und 1847 absieht. Von 1790 bis 1797 transitierten ziemlich genau doppelt so viel Güter wie in den 1720er Jahren, aber auch wie zu Beginn der 1830er Jahre, also: eine von 1720 bis 1795 (wo mit rund 110 000 Zentnern der Scheitelpunkt erreicht ist) kontinuierlich ansteigende Verkehrskurve, die von Beginn des 19. Jahrhunderts an bis 1835 regelmäßig wieder fällt, dann aber in bedeutend beschleunigterem Tempo als im Verlauf des 18. Jahrhunderts wieder zu steigen beginnt und schließlich um die Mitte des Jahrhunderts wieder den Stand der 1790er Jahre erreicht.

Den bedeutendsten Beitrag an diese Entwicklung des Gotthardgüterverkehrs lieferte wohl die schweizerische Wirtschaft selber. Mit Ausnahme der Periode vom Ende der Kontinentalsperre an bis Mitte der dreißiger Jahre, in der Handel und Industrie der Schweiz sich allmählich wieder belebten, während der Gotthardgüterverkehr noch weiter zusammenschrumpfte, zeigt sich seit den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts bis Mitte des 19. Jahrhunderts eine weitgehende Analogie im Verlauf der Prosperitätskurven⁵⁶⁶. Die divergierende Entwicklung in der Restaurationszeit dürfte zur Hauptsache der gottthardfeindlichen Transitpolitik einiger Nachbarstaaten⁵⁶⁷ sowie den im Vergleich zu den Konkurrenzpässen ungünstigen Transportverhältnissen auf der Gotthardstraße zuzuschreiben sein. Unregelmäßige, oft zu langsame Spedition diente dem sich zunehmend intensivierenden Handel schlecht. Einen bessern Beweis, wie sehr billigere und schnellere Warenbeförderung den Verkehr belebten, glauben wir nicht eindeutiger geben zu können als mit dem Hinweis auf die Verkehrsentwicklung der 1830er Jahre: Hauptsächlich als Folge der in dieser Zeit verwirklichten verkehrspolitischen Postulate (Einführung der freien Konkurrenz im Fuhrwesen, Beginn der Knörr'schen Eilfuhr, der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee, Bewilligung der Sonntagstransporte für Eilgüter, Frachtkosten-senkung) und mit der Voraussetzung der fahrbaren Straße stieg die Verkehrsdichte fast schlagartig wieder an, nachdem sie bis dahin während dreieinhalb Jahrzehnten ständig abgenommen hatte.

Der Verlauf der Verkehrsdichte-Kurven der einzelnen Warengattungen sowie des Gesamtverkehrs verleiht dem Gotthard in zahlreichen Fällen den Wert eines Wirtschaftsbarometers, das kurz- oder langfristige Veränderungen wirtschaftlicher Situationen mit stauenswerter Klarheit widerspiegelt. Wir nennen als Beispiele: die

⁵⁶⁶ Vgl. S. 12 ff.

⁵⁶⁷ Vgl. S. 181.

Kontinentalsperre, dann aber vor allem die Not- und Teuerungsjahre 1807/08, 1811—13, 1817/18, 1830/31, 1843—46, die z. T. auf schlechte Erntejahre, z. T. aber auf politische und wirtschaftspolitische Gegebenheiten des In- und Auslandes zurückzuführen sind.

Diese durch die Verkehrsstatistik angezeigten Krisen- oder Prosperitätsjahre bestimmten weitgehend das Verhältnis zwischen Nord-Süd- und Süd-Nord-Verkehr. Während im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts die von Süden her eingeführten Stuckgüter sowie Wein und Reis dem Süd-Nord-Verkehr ein eindeutiges Uebergewicht verliehen, ist es in den ersten zwei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts der in den drei Krisenperioden in großen Mengen eingeführte Reis, der die Verkehrskurve und damit die durchschnittliche Verkehrsdichte im Verhältnis 3 : 2 zugunsten des Süd-Nord-Verkehrs weitgehend bestimmte. Als dann in den 1820er Jahren die Stuckgüter- und Reiseinfuhr stark zurückging, kehrte sich dieses Verhältnis infolge des gleichzeitig anwachsenden innerschweizerischen Käseexports ziemlich genau ins Gegenteil um, und Mitte der dreißiger Jahre stellen wir sogar ein Verhältnis von 1:2 zugunsten des Nord-Süd-Verkehrs fest. Wenn man die Viehausfuhr mitberücksichtigt und als Kriterium nicht die Menge, sondern den Wert wählt, ist, wenigstens in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, der Nord-Süd-Verkehr wohl mit ganz wenigen Ausnahmen (wie z. B. 1847) in den Vordergrund zu rücken.

Mit großer Regelmäßigkeit wiederholten sich die saisonmäßigen Schwankungen der Verkehrsdichte. Zwischen Flüelen und Luzern wurde die Gesamtverkehrsdichte im wesentlichen durch den Süd-Nord-Verkehr bestimmt (Reis, Stuckgüter und Wein), der nach Monatsdurchschnitten der Jahre 1817—1827 jeweils im Monat September den Tiefpunkt erreichte, vom Oktober bis Ende des Jahres stark anstieg, dann bis im Mai sank, im Juni sich kurz nochmals erhobte und dann kontinuierlich dem Minimum zustrebte. Etwas anders verlief die Dichte-Kurve des Verkehrs von Luzern nach Flüelen, indem sie gerade im August und September den Höchststand und um die Jahreswende den Tiefststand erreichte. In dieser Entwicklung dürfte sich zur Hauptsache der Stuckgüterexport nach den italienischen Herbstmessen widerspiegeln. Diese Verkehrsverdichtung reichte aber nicht aus, um die zunehmende Lichtung aus der entgegengesetzten Richtung zu kompensieren.

In den dreißiger Jahren begann die Jahresverkehrskurve wesentlich ruhiger zu verlaufen als bis dahin. Das deutlich sichtbare Abflauen kurzfristiger Schwankungen der Verkehrsdichte dürfte wohl weitgehend Ausdruck des allmählichen Niederganges der großen internationalen Warenmessen (Frankfurt a. M., Alexandrien, Sinigaglia) und der neuen Formen der Absatzförderung der Industrie (Reisediener, Musterreiter) sein, die einen viel kontinuierlicheren Warenfluß herbeiführten als bisher die großen Märkte und Messen.

Die Zeit der niedrigsten Verkehrsdichte verlagerte sich nun in die Monate April bis Juni, und um die Jahreswende war wiederum der Höchststand erreicht. In den Kantonen Uri und Tessin hatten die Fuhrleute wohl meistens mit dem zuletzt skizzierten Verlauf zu rechnen. Weil hier der Käseexport die Gesamtverkehrsdichte maßgebend beeinflusste, war diese allgemein um die Jahresmitte am niedrigsten und stieg vom August/September bis Ende des Jahres, in welcher Zeit neben dem Käse auch der Stuckgüter-, Wein- und Reisetransit anwuchs auf den Höchststand, um von da an wieder fast kontinuierlich bis ins 2. Quartal hinein abzusinken.

Von erheblichem Wert für die Beurteilung der Bedeutung des Gotthardpasses als Straße des transalpinen Güteraustausches ist die Frage nach der Verkehrsdichte auf den einzelnen Zufahrtsstraßen. Im Süden wickelte sich der Hauptverkehr über Magadino—Langensee—Piemont ab, während an zweiter Stelle die Straße über Lugano—Chiasso—Lombardei stand; Ponte Tresa war das Hauptzollamt für die Viehausfuhr. Nach der Tessiner Zoll- und Doganenstatistik vermittelten die beiden Hauptstraßen mindestens vier Fünftel des gesamten Verkehrsvolumens mit Italien. In Bellinzona sammelte sich der Verkehr und verzweigte sich anderseits wiederum nach dem Bernardino und dem Gotthard. Nach den Ergebnissen der Tessiner Zollstatistik schätzen wir die Verkehrsdichte auf der Bernardinostraße etwa 9—10 mal geringer als die der Gotthardstraße, d. h., daß immerhin alljährlich einige tausend Zentner Waren und einige hundert Stück Pferde und Vieh diese Paßstraße benützt haben⁵⁶⁸. Die Lukmanierstraße, die in Biasca in die Gotthardstraße einmündete, diente wohl zur Hauptsache nur der Einfuhr (Nahrungsmittel, Gebrauchsartikel) und der Ausfuhr (Käse, Vieh) der Bevölkerung des Blenioales. Aus dem bündnerischen Medels, durch das Val Canaria über Altanca und Piotta scheint alljährlich eine nennenswerte Menge Vieh auf den Bellenzer und Luganer Markt getrieben worden zu sein⁵⁶⁹. Auch die Nufenenpaß-Straße hatte einige Bedeutung als Viehhandelstraße sowohl für das Bedretttotal wie für das Goms, vielleicht sogar für das Haslital⁵⁷⁰. Die verhältnismäßig geringe Bedeutung der Furka- und Oberalpstraße wurde bereits erwähnt⁵⁷¹. Auch die Su-

⁵⁶⁸ Von 1834 bis 1842 transitierten pro Jahr durchschnittlich 850 Kuppelpferde, die nach Italien bestimmt waren, den Bernardino; St.A.T., Dazi e pedaggi, cart. 11.

⁵⁶⁹ Jedenfalls fand es die Tessiner Regierung notwendig, im Interesse des Fiskus 1841 eine spezielle Weggeldverordnung für das aus Medels, Piora, Altanca für die Märkte von Bellinzona und Lugano bestimmte Vieh zu dekretieren; Bull. off., vol. 18, pag. 124 ff.

⁵⁷⁰ Vgl. Bull.off., vol. 18, pag. 124 ff. Schinz (Beiträge zur nähern Kenntniss des Schweizerlandes, S. 244) berichtet, daß in der Teuerung 1771 viel welsches Getreide über den Nufenenpaß ins Bernerland gebracht worden sei. Vgl. ferner: Laur-Belart R., Studien zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses, S. 123.

⁵⁷¹ Vgl. Anm. 545, S. 170.

stenpaß-Straße wirkte wenig befruchtend auf den Gotthardgüterverkehr⁵⁷². Der Surenenpaß wurde von den Engelbergern als Viehstraße benützt. Die Hauptabzweigungen des Gotthardverkehrs gingen diesseits der Alpen von Flüelen aus: nach Brunnen, Gersau, Küßnacht, Luzern und Stansstad. Weitaus die wichtigste Linie war Flüelen—Luzern. Nach Angaben der Luzerner Güterbestäterei beförderten die Schifffahrtsgesellschaften des Vierwaldstättersees in den Jahren 1803—1807 sowie in den 1820er Jahren durchschnittlich ein Drittel des in Ursern registrierten Gesamtwarenverkehrs, ein Viertel des Nord-Süd- und gegen die Hälfte (46 %) des Süd-Nord-Verkehrs und in der ersten Hälfte der vierziger Jahre beinahe die Hälfte des Gesamtverkehrs. In Luzern sammelten sich 3 wichtige Straßenzüge: die Basler, die Berner und die Zürcher Straße, unter denen die über Reiden—Olten—Hauenstein nach Basel und weiter ins Rheinland führende Straße mit Abstand den größten Verkehr bewältigte. Auf den andern beiden Linien nach Zürich und Bern war das Verkehrsbedürfnis immerhin so rege, daß es die Unterhaltung eines wöchentlichen Ordinarifuhrwerks rechtfertigte⁵⁷³. Zürich hatte darüber hinaus noch zwei andere Möglichkeiten, um die Gotthardstraße zu erreichen: über Horgen—Hirzel—Zug—Immensee—Küßnacht—Flüelen einerseits und über Richterswil und Bäch nach Schindellegi—Brunnen—Flüelen anderseits. Daß beide dieser Routen den Gotthardverkehr im 19. Jahrhundert wie bis anhin, wenn auch nicht immer in gleich bedeutendem Maße, befruchteten, steht außer Zweifel; obschon uns keine Zahlen bekannt sind, glauben wir dies auf Grund des vom Kaufmännischen Direktorium in Zürich überlieferten umfangreichen Aktenmaterials über diese beiden Verkehrsrouten unbedenklich sagen zu dürfen⁵⁷⁴.

⁵⁷² Der um 1810 begonnene aber unvollendet gebliebene Ausbau der Sustenstraße von Wassen bis auf den Sustenpaß ist ein Beispiel mehr für die sehr zurückhaltende Straßenbaupolitik des Kantons Uri: Als nämlich unter Napoleon ein Plan zum Ausbau des Nufenenpasses auftauchte, entschloß sich Uri sofort für die Anlage einer 10 Fuß breiten Fahrstraße auf den Sustenpaß. Nachdem aber das Nufenenprojekt wieder fallen gelassen worden war, stellte Uri auch die Arbeiten an der Sustenstraße wieder ein; nach Friedrich Gisler, Die Straße über den St. Gotthard (Manuskript).

⁵⁷³ In einem Schreiben der Luzerner Handelskammer an den Finanzrat heißt es (1820): wenn auch Bern nicht direkt an der Gotthardtransitlinie liege, so treffe doch immer noch ein recht bedeutendes Quantum Transitgut von Bern in Luzern ein; St.A.L., No. 1657. — Wir wissen aber auch, daß umgekehrt alljährlich viel Reis von Luzern nach Bern transportiert wurde.

1818 berichtete der Zürcher Ordinarifuhrmann Bernhard Wiederkehr an die Luzerner Handelskammer, daß er wöchentlich in Zürich 20—25 Zentner, in Luzern aber nur 10—15 Zentner Ladung erhalte, was zu wenig sei, um sein Fuhrwerk rentabel zu erhalten; gegenwärtig werde sein Unternehmen von der über Horgen—Zug—Küßnacht—Luzern gerichteten Fuhr stark konkurrenziert; St.A.L., Pars VI.

⁵⁷⁴ Vgl. St.A.Z., Direktorialarchiv, Spedition über Horgen und Richterswil.

Leider läßt der heutige Stand der Forschung keine oder nur sehr summarische Vergleiche zwischen der Verkehrsdichte des Gotthardpasses und der seiner Konkurrenten zu. Wir wissen zwar, daß der Splügen stets der schärfste Rivale war, daß die Tiroler Pässe im Osten und der Mont Cenis im Westen mit den Schweizer Pässen in starkem Wettbewerb im transalpinen Güteraustausch standen, daß der Simplon, trotzdem er als erster eine fahrbare Straße erhielt und deswegen sowohl bei den Gotthardständen wie in Bünden anfänglich einige unangenehme Empfindungen auslöste, nie die schweizerische oder internationale Bedeutung eines der andern Alpenübergänge erreichte; wir haben aber in keinem Fall Angaben, die zu einem aufschlußreichen Vergleich mit dem Gotthardpaß Hand bieten können⁵⁷⁵. Die nationale oder internationale Bedeutung der Alpenpässe als Vermittler des transalpinen Güteraustausches gegeneinander abzuwägen, muß einer spätern Arbeit überlassen sein, der die Forschungsergebnisse über mehrere Paß-Straßen zur Verfügung stehen werden.

⁵⁷⁵ Ueber die Verkehrsdichte des Splügens sind zwar einige Zahlen veröffentlicht worden, so z. B. von G. Bener (Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden, Chur 1908) und von St. Buc (Der Churer Gütertransit durch Graubünden im 17. und 18. Jahrhundert). Danach hätte der Churer Gütertransit anfangs des 18. Jahrhunderts etwa 17—31 000 Zentner umfaßt und um die Mitte des 19. Jahrhunderts rund 100 000 Zentner, also etwa gleich viel oder sogar etwas mehr als der Gotthardtransit. Da aber die Entwicklung des Güterverkehrs in der Zwischenzeit verschwiegen wird (einige indirekte Angaben finden sich darüber bei Denoth C., Die bündnerischen Zölle und Gefälle von der Mediation bis zu ihrer Ablösung, Diss. Zürich, Lachen 1930, S. 38), sind diese Angaben in einem Vergleich mit dem Gotthardtransit des 18. und 19. Jahrhunderts kaum aufschlußreich.

SCHLUSSBETRACHTUNGEN

Die Alpenstraßen haben bis ins 19. Jahrhundert zweifellos viel von ihrer ehemals großen internationalen Bedeutung als Straßen des Güteraustausches zwischen Nord- und Südeuropa eingebüßt. Die Verlagerung des Schwergewichtes des europäischen Handels vom Mittelmeer an den Atlantischen Ozean war hauptsächlich für diese Entwicklung verantwortlich. Dennoch dürfte der Gotthardgüterverkehr seit dem 16. Jahrhundert im allgemeinen eine steigende Frequenz aufgewiesen haben. Die industrielle Entwicklung der Schweiz sowie der norditalienisch-deutsche und niederländische Handel bildeten dazu die Grundlagen⁵⁷⁶. Hingegen litt der Gotthardpaß im 19. Jahrhundert unter dem Protektionismus der Nachbarstaaten. Frankreich unterband den Verkehr von Italien durch die Schweiz nach seinen östlichen Landesteilen, der sich z. T. über den Gotthard abgewickelt hatte, und vermochte überdies dank den viel billigeren Frachtpreisen einen Teil des Handelsverkehrs zwischen Westdeutschland, ja sogar zwischen Basel und Italien auf französische Straßen (Rhonetäl—Marseille oder Mont Cenis) zu ziehen. Oesterreich begünstigte nach Möglichkeit den Splügenpaß⁵⁷⁷, ebenso Württemberg und Baden. Nach unsern Quellen zu schließen, war die aus Italien stammende Rohseide das einzige Handelsgut, das im 19. Jahrhundert noch in nennenswertem Umfang durch die ganze Schweiz über den Gotthard transitierte.

Volkswirtschaftlich weit bedeutungsvoller war der Güterverkehr über den Gotthardpaß, wie wir im vorangegangenen Abschnitt zu zeigen versucht haben, für das große Gebiet des schweizerischen Mittellandes und dann vor allem für die Innerschweiz. Der Aufschwung der innerschweizerischen Florettseidenmanufaktur im 18. Jahrhundert ist ohne den Gotthardpaß undenkbar. Die Handelsstadt Luzern verdankt ihre bedeutende wirtschaftliche Stellung in der damaligen Eidgenossenschaft ihrer günstigen Verkehrslage an der Gotthard-

⁵⁷⁶ Bodmer W., Der Einfluß der Refugianteneinwanderung von 1550—1700 auf die schweizerische Wirtschaft, Zürich 1946, in Zeitschrift f. Schweiz. Geschichte, Beiheft No. 3, S. 33/34.

⁵⁷⁷ Oesterreich finanzierte sogar z. T. den Ausbau der Splügenstraße. Vgl. auch: Anm. 480, S. 145.

route. Von nicht zu überschätzender Bedeutung war die Gotthardstraße für die innerschweizerische Viehwirtschaft.

Am größten war der volkwirtschaftliche Nutzen des Gotthardgüterverkehrs für die beiden Paßkantone Uri und Tessin, vor allem aber für den Kanton Uri. Wir haben errechnet, daß der ernerische Fiskus jährlich bis Mitte der 1840er Jahre einen Viertel bis einen Drittel und mehr der gesamten Staatseinnahmen aus den Zöllen der Gotthardstraße und außerdem 6—10% aus den Sustgebühren bezog⁵⁷⁸; gesamthaft ergab also die Besteuerung des Verkehrs etwa 35 bis 50% der Staatseinnahmen und einen ungefähr gleich großen, zeitweise sogar noch größeren Anteil der Staatsausgaben⁵⁷⁹. Daneben war der Güterverkehr eine reiche Einnahmequelle für die Paßanwohner. Nach unserer Berechnung warf er im Jahresmittel 1803/1820 ab:

	Für Säumer, Fuhrleute und Speditoren des Kantons Uri des Kantons Tessin	
an Fuhrlohnen	60 000 gl.	170 000 Lire
an Speditionsprovisionen	12 000	48 000
total	72 000 gl.	218 000 Lire

Dies ergab eine Einnahme pro Einwohner von 6 Gulden im Kanton Uri und von 2 Liren im Kanton Tessin. Die oben errechnete Summe war im Kanton Uri um $\frac{1}{5}$ größer als der Umsatz aller drei öffentlichen Rechnungen zusammen. Neben den unmittelbar am Warentransport interessierten Fuhrleuten und Speditoren profitierten andere Gewerbe indirekt vom Paßverkehr: Gastwirte⁵⁸⁰, Schmiede, Wagner, Sattler usw.⁵⁸¹. Der Gotthardpaß verhalf aber auch schon im frühen 18. Jahrhundert zahlreichen Urnern zu einer guten Existenz als Vieh-, Käse-, Wein- oder Reishändler und als Zwischen- oder Kommissionshändler mit solchen Produkten⁵⁸². Wenn der Gü-

⁵⁷⁸ Ueber die fiskalische Bedeutung des Gotthardverkehrs um die Mitte des 18. Jahrhunderts vgl. Kocher A., *Der alte St. Gotthardweg*, S. 89.

⁵⁷⁹ Wie die Tabelle S. 148 zeigt, erzielte der Kanton Uri von 1803—1825 im Jahresdurchschnitt einen Rechnungsüberschuß; von 1803—1810 waren die Einnahmen um 60%, von 1810—1815 um 16% und von 1815—1825 um 3% höher als die Ausgaben.

⁵⁸⁰ Altdorf soll ein an Wirts- und Schenkhäusern reich gesegnetes Dorf gewesen sein, indem es auf 82 Einwohner ein Wirtshaus traf (in der Stadt Zürich damals auf 101, in Basel auf 150 Seelen), «Hierin haben wir einen großen Vorzug vor andern Hauptstädten unseres Landes», schrieb das Urner Wochenblatt spöttisch am 25. Januar 1844. In der großen Zahl von Wirtshäusern längs der Gotthardstraße ist der Einfluß des Verkehrs unverkennbar.

⁵⁸¹ Vgl. Meyer I., *Ursern und der Gotthardverkehr*, S. 12; Derselbe, *Die Ursener Geschlechter und ihre Herkunft*, S. 22.

⁵⁸² Wir können die Ansicht von Marty (*Die Viehwirtschaft der Urschweiz*, S. 79) nicht teilen, daß außer dem Verkehrsgewerbe, der Florettspinnerei und dem Handel mit Vieh keine andere Erwerbstätigkeit in der Innerschweiz von Bedeu-

terverkehr einerseits bewirkte, daß im Urserntal die auf den Zinsgütern haftenden Reallasten teilweise schon im 14. Jahrhundert abgelöst werden konnten⁵⁸³ und der Großteil der Bevölkerung schon Ende des Mittelalters frei auf eigenem Grund und Boden saß, führte er anderseits eine Verteuerung der landwirtschaftlichen Heimwesen herbei, so daß die an der Gotthardstraße gelegenen Güter im Preise stark stiegen und oft verschuldet waren⁵⁸⁴. Schließlich hat der Gotthardverkehr auch zur Erhöhung der Bevölkerungskapazität der Innerschweiz und zu einer gewissen Steigerung der Lebenshaltung geführt⁵⁸⁵.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens hat sich im Laufe der Jahrhunderte bis zur Eröffnung der Gotthardbahn die Organisation der Güterfahren äußerlich kaum verändert. Nach wie vor wurde der größte Teil der Waren von Station zu Station relaisartig weiterbefördert. Dieses System der Warenbeförderung war zweifellos für den damaligen Verkehr auf der Paßstraße das geeignetste, und, wie die nach dem gleichen Prinzip organisierte Eilfuhr Knörrs später bewies, war die Stationsfuhr bei initiativer Arbeit in der Lage, optimale Transportzeiten zu erzielen, die selbst von direkt fahrenden Fuhrleuten nicht erreicht werden konnten. Bemerkenswerten Veränderungen unterlag hingegen das Gütertransportwesen hinsichtlich Leitung und Aufsicht. In diesem Sinne läßt sich die Entwicklung des Verkehrswesens am Gotthard etwa in folgende 4 Stufen aufteilen: a) Von den Anfängen des Paßverkehrs bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts stehen Leitung und Aufsicht den Säumergesellschaften zu. b) Ende des 17. Jahrhunderts geht die Leitung des Verkehrswesens von den Säumergesellschaften an den Staat über. Man kann diese Stufe etwa als Zeit der integralen staatlichen Reglementierung des Verkehrswesens bezeichnen. c) 1832 (im Kt. Tessin ein Jahrzehnt früher) beginnt die dritte Stufe mit der Einführung der freien Konkurrenz im Fuhrwesen. Charakteristisch für die Zeit von 1832 bis 1850 ist die allmähliche Lockerung der staatlichen Fesseln im Gütertransportwesen. d) Die vierte und letzte Stufe beginnt mit der Gründung der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dauert bis zur Er-

teilung war. Wir sind überzeugt und haben im vorigen Abschnitt wiederholt darauf hingewiesen, daß der Urner Käsehandel, der Zwischen- und Kommissionshandel mit Reis und Wein schon im ersten Viertel des 18. Jahrhunderts, sehr wahrscheinlich sogar noch früher, einen ansehnlichen Umfang angenommen hatte Vgl. S. 164 ff.; ferner Eidg. Abschiede 1723, 7, 2, II, S. 1149 ff., und Meyer I., Die Ursener Geschlechter und ihre Herkunft, S. 16.

⁵⁸³ Hoppeler R., Ursern im Mittelalter, S. 13.

⁵⁸⁴ Baumann A., Geschichte der Pfarrgemeinde Wassen, in: Urner Neujahrsblatt 1898, S. 22; ferner: Gisler K., Geschichtliches, Sagen und Legenden aus Uri, S. 9.

⁵⁸⁵ Bickel W., Bevölkerungsgeschichte und Bevölkerungspolitik der Schweiz seit dem Ausgang des Mittelalters, Zürich 1947, S. 46.

öffnung der Gotthardbahn 1882; in dieser Periode sind die Speditoren und Fuhrleute keinem staatlichen Zwang mehr unterworfen.

Suchen wir nach den Ursachen, die von einer Stufe zur andern führten, so ergibt sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts jedesmal eine analoge Situation: der Verkehr ist in Abnahme begriffen; um der drohenden Misere zu begegnen, greift man zu den genannten Aenderungen. Sowohl Ende des 17. Jahrhunderts — soweit uns bekannt ist — wie anfangs der 1830er Jahre wirkte die neue Ordnung verkehrsbelebend.

Ausgesprochene Notlagen sind zur treibenden Kraft in der Verkehrspolitik am Gotthard geworden. Dies tritt besonders deutlich im 19. Jahrhundert zutage. Der Entschluß zum Ausbau der Gotthardstraße ist dem Vormarsch der Konkurrenzpässe im Straßenbau und der damit drohenden Vernichtung des Gotthardtransits zuzuschreiben. Das beste Beispiel dafür, wie sehr eine Notlage zur treibenden Kraft für den Fortschritt wurde, bieten aber die Ereignisse der 1830er Jahre. Die seit Beginn des Jahrhunderts ständig abnehmende Verkehrsdichte erreichte nun einen bedenklichen Tiefstand. Wenn diese Rückwärtsbewegung nicht noch weiter schreiten sollte, mußte die Verkehrspolitik aktiviert werden. Mit den dann innert kurzer Zeit vorgenommenen Verbesserungen (Einführung der freien Konkurrenz, der Sonntagstransporte und der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee, Reduktion der auf dem Verkehr lastenden Abgaben, beginnende Vereinheitlichung der Gewichte und Münzen) wurden prächtige Resultate erzielt. Damit beginnt die Periode des Fortschritts im Verkehrswesen des Gotthardpasses.

Der ständige Rückgang der Verkehrsdichte führte auch zur Gründung des Altdorfer Transitkonkordates. Die beiden Paßkantone erhofften von der Teilnahme der zwei handelsverbundenen Stände Luzern und Basel eine verkehrsbelebende Wirkung für den Gotthardpaß, während umgekehrt Basel und Luzern im Interesse des Handels auf die Verbesserung des Verkehrswesens drängten. Darin, daß jede Gruppe die andere brauchte, lag die Lebensfähigkeit des Konkordates und seine Wirksamkeit begründet. Durch das Konkordat mußten die Mitglieder den Wert der Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens und letzten Endes im öffentlichen Leben überhaupt schätzen lernen. Die ersten gewichtigen Einbrüche in die traditionsgebundenen, meist fortschritthemmenden innerstaatlichen Einrichtungen vor allem im Kanton Uri wie auch die Ueberwindung des Kantonalismus in diesem und jenem Fall sind dem Einfluß des Güterverkehrs auf der Gotthardstraße zu verdanken.

Es hat sich immer wieder gezeigt, daß dann, wenn Uri oder Tessin allein oder auch gemeinsam verkehrspolitische Entscheidungen trafen, diese zum größten Teil kurzfristig und nur zum Wohle des Fiskus oder des eigenen Landvolkes bestimmt waren. Man kann die fis-

kalische Auswertung des Güterverkehrs über den Gotthard zwar insoweit verstehen und akzeptieren, als sie dem Unterhalt der Straßen und der mit dem Verkehr zusammenhängenden Einrichtungen (Susten, Schirmhäuser) diene. Damit war sogar der damalige Kaufmann weitgehend einverstanden. Ungerecht war hingegen, wenn der Ertrag der Zölle und dergleichen vom Kanton Uri bis zum Ausbau der Gotthardstraße so hoch gehalten wurde, daß daraus auch bedeutende verkehrsfremde Ausgaben bestritten werden konnten. Dies war umso weniger zu verantworten, als in Uri der fremde Kaufmann verhältnismäßig weit höhere Zölle zahlte als der einheimische Vieh-, Käse-, Wein- oder Reishändler. Weniger zu beanstanden waren deshalb die hohen Verkehrssteuern des Kantons Tessin, weil der Hauptanteil vom eigenen Landvolk bezahlt wurde und der Ertrag seit Beginn des 19. Jahrhunderts wirklich für den Ausbau des Straßennetzes verwendet wurde.

Daß trotz der beinahe rücksichtslosen Belastung des Gotthardgüterverkehrs die Verkehrsdichte in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts nicht schneller sank, ist ohne Zweifel der an und für sich günstigen verkehrsgeographischen Lage des Passes zu verdanken, die ihm auch bei nachlässiger Fürsorge eine gewisse Frequenz sicherte. Diese tröstende Gewißheit wirkte aber lähmend auf die Initiative und hielt fortschrittliche Kräfte, wie sie das 19. Jahrhundert in zunehmendem Maße brauchte, zurück. So kam es dann zu jenen peinlichen Situationen, daß andere Verkehrsrouten plötzlich ein Stück Weges voraus waren und man alle Mühe hatte, den Gotthard wieder konkurrenzfähig zu machen; zu mehr reichten die Kräfte dann jeweils nicht mehr aus.

Nach Angaben des Luzerner Handelshauses Crivelli nahm zwar die Verkehrsdichte des Gotthardpasses allgemein und speziell an ausländischen Transitgütern in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu; doch wurde die Konkurrenz des «Service maritime des Messageries impériales», der französischen Südbahn und ab Ende der 1860er Jahre der Brenner- und Mont Cenis-Bahn immer fühlbarer⁵⁸⁶. Wenn auch inzwischen die Zufahrtslinien des Gotthardpasses im Flachland nördlich und südlich der Alpen von einem dichter werdenden Eisenbahnnetz gespiesen wurden, so gab es doch immer noch ein großes Zwischenstück, die Gotthardstraße, das der Mechanisierung der Verkehrsmittel entzogen war, von dem aber gerade verkehrspolitisch die größte Wirkung ausging. Es zeugt nun von krasser Verkennung der Tatsachen, daß Uri noch im Jahre 1867 offenbar ernsthaft glaubte, man könne nach einer Ausbesserung der Gotthardstraße mit den Eisenbahnen konkurrieren⁵⁸⁷. Aufgeschlossene Kreise, wie die Luzer-

⁵⁸⁶ Gotthardbahnarchiv Luzern, Thek 125.

⁵⁸⁷ Uri an Luzern, 1867: «Um mit den gefährlichen Paßkonkurrenten Schritt halten zu können, sollten endlich die früher (1860) zur Verbesserung der Gott-

ner Handelskammer, hatten solche Hoffnungen schon seit einigen Jahren als Illusion bezeichnet⁵⁸⁸. Ihre Ueberzeugung war, daß nur eine Gotthardbahn die zeitgemäßen Forderungen an den Verkehr würde erfüllen können.

hardstraße gemachten Projekte ausgeführt werden»; Gotthardbahnarchiv Luzern, Thek 125. — Wahrscheinlich schwebte im Unterton dieser Mitteilung die — allerdings berechtigte — Befürchtung mit, eine namhafte Verdienstquelle der Bevölkerung könnte eines schönen Tages versiegen.

⁵⁸⁸ Verwaltungsbericht der Luzerner Handelskammer für das Jahr 1859; St.A.L., Pars III. Vgl. ferner: Moeschlin F., Wir durchbohren den Gotthard, 2 Bde., Zürich 1947, Bd. I, S. 7 ff.

Sustgebühren - Tarife von Uri und Tessin im 18. und 19. Jahrhundert

1. Sustgeldtarif von Flüelen und Altdorf, 1775⁵⁸⁹.
 - a) Zu Altdorf und Flüelen soll man von jedem Saum, er sei leicht oder schwer, und von Waren jeder Gattung 1 Kreuzer Sustgeld geben;
 - b) Was minder denn ein Saum wäre, zahlt 2 Angster.
2. Sustgebührentarif von Altdorf, 1804⁵⁹⁰.
 - a) In Altdorf sollen für Niederlagsgeld und Garantie, Bestätzerlohn inbegriffen, für $\frac{1}{2}$ Saum von 150—160 Pfund 3 Schilling und 3 Angster bezahlt werden;
 - b) 200 Pfund sollen für 1 Saum gerechnet werden;
 - c) was weniger als 100 Pfund schwer ist, soll für $\frac{1}{4}$ Saum gehalten werden;
 - d) Der Waaglohn pro Collo beträgt $1\frac{1}{2}$ Schilling.
3. Sustgeldtarif von Bellenz, 22. Dezember 1751⁵⁹¹.
 Von jedem Saum «Merkanzie» sollen die Faktoren 14 Schilling Sustlohn entrichten und zwar sollen sie 10 Schilling von den Kaufleuten beziehen und 4 Schilling selber hinzulegen.
4. Tarif der Sustgebühren im Kanton Tessin 1815—1831⁵⁹².
 - a) Gebühren bei der 1. Sust:

für 1 Collo von 10—15 Pfund	2 Soldi
für 1 Collo von 50—150 Pfund	4 Soldi
für 1 Collo von 150—200 Pfund	6 Soldi
Waaglohn pro Collo	1 Soldo
 - b) bei jeder folgenden Sust:

für 1 Collo von 50—150 Pfund	$1\frac{1}{2}$ Soldo
------------------------------	----------------------

 das übrige nach Verhältnis.

⁵⁸⁹ B.A.B., No. 517, S. 29.

⁵⁹⁰ Sust- und Paßordnung des Kantons Uri, 1804, Art. 11.

⁵⁹¹ Eidg. Abschiede, 7, 2, II, S. 1043.

⁵⁹² Bull.off., vol. II, pag. 49 ff.

BEILAGE II

Verzeichnis der Fuhrleute und Transportmittel am Gotthard 1841

Fuhrmann	Wohnort	Von Altdorf nach Bellenz und Magadino			Vor Airola nach Bellenz und Magadino			Von Faido, Airola und Bellenz, St. Gotthard u. umgekehrt		
		Wagen	Pferde	Colli	Wagen	Pferde	Colli	Wagen	Pferde	Colli
Mutter Karl	Wassen	2	8	60						
Regli, Kasp. G.	Göschenen	1	4	30						
Regli, Xav.	«	1	3	25						
Regli, Moritz	Ursern	2	8	60						
Russi, Niklaus	«	2	7	50						
Meyer, Jos. Ant.	«	1	4	30						
Müller, K. F.	«	1	4	30						
Renner, Ant.	«	1	4	30						
Lomardi, Ant.	Airola				1	3	25			
Gobbi, Carlo	Piotta				2	2	20			
Mona, Fran.	Ambri				1	4	30			
Mona, Floriano	«				2	4	30			
Guscetti, G. M.	«				2	6	50			
Sartori, Giac.	Fiesso				1	3	25			
Sartori, Felice	«				1	3	25			
Bacc, Giov.	«				1	2	15			
Gaj, Tom.	Prato				1	3	25			
Gianella, F., min.	Piottino				2	5	40			
Bullo, fratelli	Faido				1	4	30			
Calgari, frat.	«							1	4	30
Cattaneo, G. A.	«							1	4	30
Gianella, Giac.	«							1	2	20
Bull, Andrea	«							1	4	30
Lentini, frat.	«							2	7	60
Scier, Andrea	Arbedo							1	3	24
Ghidoni	«							1	3	25
Lusio, Pietro	Bellenz							2	8	60
Floriano, Giul.	«							4	12	90
Dotta, Pietro	Airola							3	14	90
Filippini, frat.	«							1	1	6
Dotta, Natale	«							1	5	42
Forni, Gius. M.	«							1	1	6
Camossi, frat.	«							1	4	30
Motta, frat.	«							1	5	30
Ramelli, Giov.	«							1	1	6
Zoppi, Gius.	«							1	1	6
Total		11	42	315	15	39	315	24	79	585

Verzeichnis der Fuhrleute und Transportmittel am Gotthard 1841

Von Ursern auf den St. Gotthard

Fuhrmann	Wohnort	im Winter			im Sommer		
		Wagen	Pferde	Colli	Schlitten	Ochsen	Colli
Simmen, A.	Ursern	3	9	90	3	3	24
Nager, C.	«				1	1	8
Regli, B.	«				2	2	16
Regli, Dom.	«				1	1	8
Regli, G.	«				1	1	8
Cattarina	«				1	1	8
Danioth, N.	«				1	1	8
Nager, Cyr.	«				1	1	8
Christen, F.	«	2	4	40	4	4	32
Regli, Jos.	«				1	1	8
Furrer, Jos.	«	2	3	30	3	3	24
Walker, B.	«	2	5	40	1	1	8
Regli, Jos.	«				1	1	8
Regli, Balt.	«				1	1	8
Renner, Fid.	«				1	1	8
Regli, Ant.	«				1	1	8
Furrer, Ignaz	«	2	5	40	3	3	24
Furrer, Melch.	«				4	4	32
Müller-Regli	«	2	3	24	2	2	16
Regli, Seb.	«				1	1	8
Müller, J. M.	«	2	2	16	1	1	8
Christen, K.	«	2	2	16	1	1	8
Regli, Georg	«	2	3	24			
Nager, C. F.	«	2	4	32			
Regli, J. Ant.	«				1	1	8
Nager, Ro.	«				1	1	8
Total		21	40	352	38	38	304

Verzeichnis der Fuhrleute und Transportmittel am Gotthard 1841

Von Airolo auf den St. Gotthard

Fuhrmann	Wohnort	im Winter		
		Schlitten	Ochsen	Colli
Albertini, Ag.	Airolo	1	1	8
Frosi, Gius.	«	1	1	8
Albertini, A.	«	1	1	8
Albertini, A.	«	1	1	8
Gottardo, F.	«	1	1	8
Filippino, F.	«	1	1	8
Filippini, frat.	«	1	1	8
Dotta, G. A.	«	1	1	8
Beffa, Gius.	«	1	1	8
Eusebio, frat.	«	1	1	8
Beffa, Giov.	«	1	1	8
Albertini, A.	«	1	1	8
Zoppi, Gius.	«	1	1	8
Lombardi, Ant.	«	1	1	8
Lombardi, Naz.	«	1	1	8
Petercini, C.	«	1	1	8
Petercini, Seb.	«	1	1	8
Filippini	«	1	1	8
Dotta, Giov.	«	1	1	8
Franzini, frat.	«	3	3	24
Albertoli, frat.	«	1	1	8
Dotta, Natale	«	1	1	8
Forni, Gius. M.	«	1	1	8
Camossi, frat.	«	3	3	28
Motta, frat.	«	3	3	28
Dotta, Pietro	«	7	7	42
Total		38	38	298

**Prospekte von Speditionsfirmen
über die von ihnen über einzelne Schweizer Pässe
offerierten Lieferfristen**

1. Prospekt von 2 Mailänder Firmen, um 1842⁵⁹³.

- a) Innocente Mangili, Spedition und Kommissionshandel mit Seide;
- b) Unbenannter Speditor, Spedition von gewöhnlichen Gütern;

über den Gotthard

Von Mailand nach	Lieferfristen für	
	Eilgut Tage	gewöhnl. Gut Tage
Zürich	4— 5	18—20
Basel	6— 7	22—24
Frankfurt a. M.	11—12	31—38
Hamburg	28—30	40—46

2. Prospekt der Firma Laurer & Comp., Chur⁵⁹⁴, datiert vom 1. Juli 1840;

über den San Bernardino

von Magadino nach	Lieferfristen in Tagen	
	Eilfuhr	gewöhnl. Fuhr
Chur	4— 5	6— 7
Zürich	8— 9	10—11
Basel	10—11	12—13
Frankfurt und Mannheim	16—17	18—19
Nürnberg	16—17	18—19
London, via Rotterdam	25—30	30—35

über den Splügen

Von Chur nach Mailand	Lieferist in Tagen
Extra-Eilfuhr, nur im Sommer	3— 4
Eilfuhr, ganzes Jahr	6— 7
Gewöhnliche Fuhr, zu Land über Lecco	10—11
« mit Dampfschiff und Eilschiff über Como	10—11
« mit Ordinarischiff über Como	13—14

⁵⁹³ St.A.T., Industria e Commercio, cart. 17, No. 2798/99.

⁵⁹⁴ St.A.T., Industria e Commercio, cart. 17, No. 2794.

3. Prospekt der Firma Friedrich Knörr & Co., Luzern⁵⁹⁵, datiert vom 1. Januar 1864

über den St. Gotthard

Transit von Luzern-Station nach	Grande vita	Lieferfrist in Tagen Fourgon	Ordinär
Bellinzona	—	2— 3	6— 8
Magadino	—	2— 3	6— 8
Locarno	—	3— 4	8— 9
Lugano	—	3— 4	9—10
Chiasso	—	3— 4	10—11
Mailand	3—4	5— 6	10—11
Genua	3—4	5— 6	10—11
Florenz	4—5	8— 9	14—15
Triest	7—8	9—11	15—19
Ancona	5—6	12—13	17—19

⁵⁹⁵ Gotthardbahnarchiv Luzern, Thek 125.

Skala ueber das Verhältniß der Berechtigung am Ertrag des Zolls in Fluelen, nach dem neuen unterm 1. Jänner 1835 eingeführten cumulativen Zollsysteem, und auf die Grundlage der im eidgenössischen Archiv niedergelegten alten Tariffen.

1. §. Stück — die nacher Deutschland gehen (unter diese Rubricke gehören alle Emballirte-Kaufmanns-Waaren ohne Unterschied der Gattung) dieser Artikel bezahlte ehemals per Saum auf der ganzen Route zusammen 38 Schl. 1½ Angst., als nämlich per

Zoll in Fluelen	Schilling	25 - —	oder vom ganzen Betrag	$\frac{100}{153}$	Theil.
» Wassen	»	4 - 3	»	$\frac{18}{153}$	»
» Andermatt	»	4 - 3	»	$\frac{18}{153}$	»
Fuhrleute in Göschenen	»	1 - 3	»	$\frac{6}{153}$	»
» Wassen	»	1 - 3	»	$\frac{6}{153}$	»
» Silenen	»	1 - 1½	»	$\frac{3}{153}$	»
Schilling		38 - 1½	153 Theil.		

Dieses Verhältniß zerfällt in 1 5 3 gleiche Theile, wie obsteht.

2. §. Reis — per Saum

Zoll in Fluelen	Schilling	5 - 4½	oder vom ganzen Betrag	$\frac{23}{103}$	Theil
» Wassen	»	9 - —	»	$\frac{36}{103}$	»
» Andermatt	»	4 - 3	»	$\frac{18}{103}$	»
Fuhrleute in Göschenen	»	1 - 3	»	$\frac{6}{103}$	»
» Wassen	»	2 - 3	»	$\frac{10}{103}$	»
» Silenen	»	2 - 3	»	$\frac{10}{103}$	»
Schilling		25 - 4½	103 Theil.		

Dieses Verhältniß zerfällt in 1 0 3 gleiche Theile, wie obsteht.

3. §. Honig — ein Lagel für ein Saum berechnet:

Zoll in Fluelen	Schilling	5 - 4½	oder vom ganzen Betrag	$\frac{23}{95}$	Theil.
» Wassen	»	9 - —	»	$\frac{36}{95}$	»
» Andermatt	»	4 - 3	»	$\frac{18}{95}$	»
Fuhrleute in Göschenen	»	— - 4½	»	$\frac{3}{95}$	»
» Wassen	»	2 - 3	»	$\frac{10}{95}$	»
» Silenen	»	1 - 1½	»	$\frac{5}{95}$	»
Schilling		23 - 4½	95 Theil.		

Dieses Verhältniß zerfällt in 9 5 gleiche Theile, wie obsteht.

4. §. Leder, Häute und Fellballen. Lertsch, Seifen, Pulver, Salpeter, Schwefel und Frutta — per Saum:

Zoll in Fluelen	Schilling	25 - —	oder vom ganzen Betrag	$\frac{50}{90}$	Theil.
» Wassen	»	9 - —	»	$\frac{18}{90}$	»
» Andermatt	»	4 - 3	»	$\frac{9}{90}$	»
Fuhrleute in Göschenen	»	1 - 3	»	$\frac{3}{90}$	»
» Wassen	»	2 - 3	»	$\frac{5}{90}$	»
» Silenen	»	2 - 3	»	$\frac{5}{90}$	»
Schilling		45 - —	90 Theil.		

Dieses Verhältniß zerfällt in 9 0 gleiche Theile, wie obsteht.

5. §. Oehl, Kastanien und uneinballirte Zitronensäfte — per Saum:

Zoll in Fluelen	Schilling	10 - 4½	oder vom ganzen Betrag	$\frac{13}{123}$	Theil.
» Wassen	»	9 - —	»	$\frac{36}{123}$	»
» Andermatt	»	4 - 3	»	$\frac{18}{123}$	»
Fuhrleute in Göschenen	»	1 - 3	»	$\frac{6}{123}$	»
» Wassen	»	2 - 3	»	$\frac{10}{123}$	»
» Silenen	»	2 - 3	»	$\frac{10}{123}$	»
Schilling		30 - 4½	123 Theil.		

Dieses Verhältniß zerfällt in 1 2 3 gleiche Theile, wie obsteht.

6. §. Strahlen und andere Mineralien — per Saum:

Zoll in Fluelen	Schilling	18 - —	oder vom ganzen Betrag	$\frac{72}{149}$	Theil.
» Wassen	»	9 - —	»	$\frac{36}{149}$	»
» Andermatt	»	1 - 3	»	$\frac{18}{149}$	»
Fuhrleute in Göschenen		4 $\frac{1}{2}$	»	$\frac{3}{149}$	»
» Wassen		2 - 3	»	$\frac{10}{149}$	»
» Silenen		2 - 3	»	$\frac{10}{149}$	»
	Schilling	37 - 1 $\frac{1}{2}$			149 Theil.

Dieses Verhältniß zerfällt in 149 gleiche Theile, wie obsteht.

7. §. Wein und Brandenwein in Fässern und Lägeln — per Saum:

Zoll in Fluelen	Schilling	1 - 3	oder vom ganzen Betrag	$\frac{3}{6}$	Theil.
» Wassen	»	1 - —	»	$\frac{2}{6}$	»
» Andermatt	»	— - 3	»	$\frac{1}{6}$	»
	Schilling	3 - —			6 Theil.

Dieses Verhältniß zerfällt in 6 gleiche Theile, wie obsteht.

8. §. Eisen, Kupfer, Blei und andere Metall-Waaren, Alet, Häring, Fastenspeis, Schmalz, Stroh Hüte, Mägen, Wetzsteine und andere Krämer-Waaren, wenn solche als Transitgut anzusehen sind — per Saum:

Zoll in Fluelen	Schilling	9 - —	oder vom ganzen Betrag	$\frac{36}{111}$	Theil.
» Wassen	»	9 - —	»	$\frac{36}{111}$	»
» Andermatt	»	1 - 3	»	$\frac{18}{111}$	»
Fuhrleute in Göschenen		1 - 3	»	$\frac{6}{111}$	»
» Wassen		2 - 3	»	$\frac{10}{111}$	»
» Silenen		1 - 1 $\frac{1}{2}$	»	$\frac{5}{111}$	»
	Schilling	27 - 4 $\frac{1}{2}$			111 Theil.

Dieses Verhältniß zerfällt in 111 gleiche Theile, wie obsteht.

9. §. Korn, Gersten, Haber, Melgone, Bohnen, Faßmis und Mehl wenn diese Artikel Transitgut sind — per Saum

Zoll in Fluelen	Schilling	6 - —	oder vom ganzen Betrag	$\frac{12}{45}$	Theil.
» Wassen	»	12 - —	»	$\frac{24}{45}$	»
» Andermatt	»	4 - 3	»	$\frac{9}{45}$	»
Fuhrleute in Göschenen		— - —	wird nichts bezahlt.	—	»
» Wassen	»	— - —		—	»
» Silenen	»	— - —		—	»
	Schilling	22 - 3			45 Theil.

Dieses Verhältniß zerfällt in 45 gleiche Theile, wie obsteht.

10. §. Käse so Eidgenossen angehören — per Saum:

Zoll in Fluelen	Schilling	4 - 4 $\frac{1}{2}$	oder vom ganzen Betrag	$\frac{57}{91}$	Theil.
» Wassen	»	2 - 2	»	$\frac{28}{91}$	»
» Andermatt	»	— - 3	»	$\frac{6}{91}$	»
	Schilling	7 - 3 $\frac{1}{2}$			91 Theil.

Dieses Verhältniß zerfällt in 91 gleiche Theile, wie obsteht.

11. §. Käse, fremde so nicht Eidgenossen angehören — per Saum:

Zoll in Fluelen	Schilling	6 - 4 $\frac{1}{2}$	oder vom ganzen Betrag	$\frac{27}{51}$	Theil.
» Wassen	»	3 - 3	»	$\frac{14}{51}$	»
» Andermatt	»	2 - 3	»	$\frac{10}{51}$	»
	Schilling	12 - 4 $\frac{1}{2}$			51 Theil.

Dieses Verhältniß zerfällt in 51 gleiche Theile, wie obsteht.

Nota: Alle andere Transitgüter die unter den vorstehenden 11. §. §. nicht speci-
fiziert genannt sind, werden wie Stück berechnet und fallen in das Verhältniß
sub. §. 1.

Die Verkehrsichte auf der Gotthardstraße 1835—1838

BEILAGE V

a) Verkehr Richtung Gotthard—Flüelen (Zollstation Flüelen)

b) Verkehr Richtung Flüelen—Gotthard (Zollstation Wassen)

in Zentner à 50 kg

	1835				1835/36				1836/37			
	1. Quartal	2.	3.	4.	1.	Total	2.	3.	4.	1.	Total	
Flüelen												
1. Stuck	9,3.3	861.6	1060	2615	2886.5	7423.1	2056.2	2188.4	2384.4	2441.6	9070.6	
2. Reis	1911.9	937.9	826.3	506.6	788.1	3058.9	811.3	254.4	619.4	1035.3	2150.4	
3. Honig	57.7	2.5	7.1	170.0	10.8	190.4	41.9	5.4	126.5	67.2	241.0	
4. Frutta, Leder etc.	219.8	165.5	52.2	40.7	224.8	483.2	248.4	79.1	114.3	548.8	990.6	
5. Oel, Kastanien etc.	207.5	97.5	17.1	83.8	180.7	379.1	177.0	98.9	125.9	210.1	611.9	
6. Strahlen	—	—	—	1.1	1.8	2.9	2.5	22.1	3.4	3.5	31.5	
7. Wein, Brantwein	2990.0	1898.3	1727.0	1443.2	1579.4	6647.9	1862.6	895.4	1295.5	2225.3	6278.8	
8. Eisen, Kupfer	—	—	—	2.4	2.4	4.8	2.4	2.4	2.4	2.4	9.6	
9. Korn, Gersten etc.	—	12.1	0.9	2.4	2.4	17.8	2.4	2.4	2.4	2.4	9.6	
10. Käse, einheimische	30.4	15.7	9.3	91.8	24.6	141.4	18.9	9.8	62.4	13.8	14.9	
11. Käse, fremde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	6390.6	3991.1	3699.9	4957.0	5701.5	18349.5	5223.6	3558.3	4766.6	6550.4	20098.9	

Wassen

1. Stuck	2202.0	2610.8	2250.8	2257.0	2367.0	9485.6	1719.3	2688.3	2338.8	2514.7	9261.1	
2. Leder, Häute etc.	8.9	40.8	95.4	59.2	36.4	231.8	45.6	30.5	54.6	23.0	153.7	
3. Tabak, Schnecken etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4. Zwe'schgen, etc.	42.2	23.0	48.2	334.1	81.4	486.7	38.9	15.1	108.5	64.7	227.2	
5. Eisen, Kup'fer etc.	2.7	7.9	14.2	9.6	7.3	39.0	10.8	8.9	12.0	24.9	56.6	
6. Mineralien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7. Korn, Gersten etc.	30.5	20.2	14.5	14.5	11.8	61.0	20.4	58.7	72.6	322.3	474.0	
8. Käse einheimische	5927.0	4541.9	4924.3	5552.0	5989.6	21007.8	5286.7	4775.8	7446.4	7995.4	25504.3	
9. Käse, fremde	1856.3	1464.5	224.4	1041.6	1685.0	4415.5	1661.5	841.0	1091.6	2418.9	6413.0	
10. Nicht-Transitgut	9.8	13.3	2.8	—	5.0	21.1	23.9	0.4	0.5	0.5	25.3	
Total	10079.6	8722.4	7574.6	9268.0	10183.5	35748.5	8807.1	8418.7	11125.0	13364.4	42115.2	
Total-Verkehr	16470.2	12713.5	11274.5	14225.0	15805.0	54021.0	14030.7	12977.0	15891.6	19914.8	62214.1	

1837/38

1838

Fl ü e l e n

	2. Quartal	3.	4.	1.	Total	2.	3.	4.
1. Stuck	1700,6	2416,1	3937,0	3043,7	11097,4	3092,1	4069,6	5101,8
2. Reis	1223,0	771,0	1705,6	1207,8	4907,4	1358,7	1339,1	874,7
3. Honig	33,9	4,2	128,7	66,7	233,5	9,1	37,6	153,2
4. Frutta, Leder etc.	129,7	150,9	68,8	546,0	895,4	249,8	56,1	302,6
5. Oel, Kastanien etc.	66,2	12,9	85,6	172,6	337,3	273,0	141,2	131,2
6. Strahlen	3,4	7,1	7,1	8,4	26,0	8,4	8,4	10,9
7. Wein, Branntwein	1434,4	208,0	916,5	1465,8	4024,7	1770,6	852,5	1945,8
8. Eisen, Kupfer	2,4	2,4	2,4	2,4	9,6	5,0	9,0	14,2
9. Korn, Gersten etc.	2,4	2,4	2,4	4,5	11,7	1,7	1,6	1,7
10. Käse, einheimische	3,1	4,4	53,2	28,7	89,4	7,7	9,2	120,9
11. Käse, fremde	—	—	—	—	—	—	—	—

Total

4599,1	3579,4	6907,3	6546,6	21632,4	6776,1	6524,3	8657,0
--------	--------	--------	--------	---------	--------	--------	--------

W a s s e n

1. Stuck	2160,8	2550,0	2504,0	2209,3	9424,1	2177,5	3815,4	3119,6
2. Leder, Häute etc.	47,4	61,6	63,5	47,0	219,5	72,0	39,1	41,1
3. Tabak, Schnecken etc.	—	—	—	107,5	107,5	47,8	65,6	73,6
4. Zwetschgen, etc.	7,1	14,4	91,4	46,2	159,1	10,7	8,2	158,7
5. Eisen, Kupfer etc.	4,9	4,9	15,1	1,7	26,6	3,7	3,7	8,7
6. Mineralien	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Korn, Gersten etc.	269,6	250,0	83,4	189,2	792,2	79,8	53,2	128,7
8. Käse, einheimische	4854,3	2571,4	5807,0	6683,5	19916,2	4093,5	3690,9	6975,1
9. Käse, fremde	1334,8	734,6	667,5	1200,7	3937,6	283,2	255,3	1065,6
10. Nicht-Transitgut	1,6	—	0,2	0,2	2,0	5,3	—	—

Total

8680,5	6186,9	9232,1	10485,3	34584,8	6773,5	7931,4	11571,1
--------	--------	--------	---------	---------	--------	--------	---------

Total-Verkehr

13279,6	9766,3	16139,4	16031,9	56217,2	13549,6	14455,7	20228,1
---------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Quelle: Talarchiv Usarn, Paßverkehr und Zollakten

BEILAGE VI

Die Verkehrsdichte an der Zollstätte in Ursern 1720—1797

(in Saum à 3 Zentner Zurzacher Gewicht)

Jahr	Stuck	Stuck	Reis	Käse	
	aus Italien	nach Italien		heimischer	fremder
1720/21	901	577	3 197	3 648	1 159
1721/22	1 829	1 299	3 370	3 199	1 583
1722/23	1 057	3 178	2 728	2 442	1 428
1723/24	1 077	2 170	1 928	2 879	1 863
1724/25	1 284	1 782	3 574	3 013	2 794
1725/26	958	1 637	2 389	2 696	1 842
1726/27	889	1 643	3 850	2 681	1 659
1727/28	938	1 763	3 029	2 045	1 882
1728/29	950	1 357	3 178	2 565	2 001
1729/30	863	1 342	1 780	2 851	2 562
1730/31	922	1 350	2 256	2 741	3 081
1731/32	950	1 702	3 606	2 479	2 011
1739/40	770	1 555	2 703	1 776	2 312
1740/41	792	2 160	2 301	1 621	2 513
1741/42	1 058	1 451	1 135	4 886	2 485
1743/44	1 155	1 214	2 632	1 989	2 463
1749/50	722	1 987	3 413	2 796	2 697
1750/51	640	1 986	3 276	2 637	2 160
1751/52	1 073	1 854	2 427	2 590	2 439
1752/53	1 919	954	2 691	2 606	2 636
1753/54	1 459	2 185	4 127	2 492	3 516
1754/55	1 047	1 919	2 176	1 711	3 753
1755/56	1 032	2 160	1 928	1 816	3 306
1756/57	1 277	1 911	2 277	1 971	2 797
1757/58	1 500	1 967	2 913	1 861	2 541
1758/59	2 923	1 727	4 854	1 491	2 913
1759/60	4 105	1 500	4 137	1 950	2 369
1769/70	3 461	3 026	2 442	2 518	2 001
1779/80	4 707	3 385	3 568	4 403	1 780
1780/81	5 427	3 698	—	4 970	1 558
1781/82	5 134	3 490	3 384	6 088	1 150
1782/83	5 181	3 160	3 425	5 450	1 326
1783/84	4 125	2 411	3 845	4 966	1 063
1784/85	4 120	3 190	4 039	4 716	824
1786/87	5 613	3 605	3 691	5 617	88
1787/88	5 498	3 472	3 540	5 689	168
1788/89	8 088	3 688	—	6 437	446
1789/90	9 739	3 682	—	7 108	—
1790/91	11 712	4 256	—	6 830	—
1791/92	10 844	3 660	—	7 018	509
1792/93	12 505	4 509	—	6 281	481
1793/94	11 546	4 084	—	7 521	394
1794/95	12 736	3 215	—	6 667	640
1795/96	18 952	4 939	—	5 618	375
1796/97	11 266	4 845	—	4 735	392

Die Verkehrsdichte an der Zollstätte in Ursern 1720—1797

(in Saum à 3 Zentner Zurzacher Gewicht)

Jahr	Wein		Honig	Kastanien	Kristalle	Oel	Leder	Schnek- ken
	heimischer	fremder						
1720/21	3 819	—	212	42	21	35	22	69
1721/22	3 454	—	193	8	30	55	21	144
1722/23	2 764	—	209	19	21	98	16	70
1723/24	3 781	—	115	12	6	10	32	48
1724/25	4 881	19	—	—	—	—	—	—
1725/26	4 650	15	217	9	18	—	35	48
1726/27	3 901	—	368	28	28	—	—	52
1727/28	4 212	—	211	—	26	—	—	49
1728/29	4 394	55	240	—	18	—	—	47
1729/30	4 442	—	141	—	37	—	—	53
1730/31	5 635	—	297	—	2	—	—	59
1731/32	4 332	—	409	30	24	—	—	46
1739/40	4 367	23	97	—	—	—	—	7
1740/41	5 477	62	130	—	—	—	—	11
1741/42	5 273	151	452	—	—	—	—	8
1743/44	5 917	407	169	—	—	—	—	17
1749/50	5 100	693	198	43	10	—	13	111
1750/51	3 668	479	234	18	6	—	8	33
1751/52	4 241	488	155	33	10	—	31	83
1752/53	4 886	692	308	46	4	—	—	99
1753/54	6 467	852	281	39	11	76	34	37
1754/55	5 588	1 496	328	122	—	124	53	56
1755/56	4 988	1 306	152	170	15	6	58	112
1756/57	4 243	1 057	248	37	11	8	51	110
1757/58	3 398	744	216	37	9	16	47	111
1758/59	2 490	454	156	10	—	13	11	92
1759/60	3 780	725	294	70	11	—	30	40
1769/70	3 669	551	174	107	—	—	72	44
1779/80	2 834	278	60	45	—	—	156	30
1780/81	2 902	304	65	41	—	—	160	—
1781/82	2 801	260	70	20	—	—	142	—
1782/83	1 700	168	63	—	—	—	136	—
1783/84	1 951	314	70	—	—	—	146	—
1784/85	2 782	223	105	—	—	—	218	—
1786/87	6 859	366	—	—	—	—	—	—
1787/88	6 331	423	—	—	—	—	—	—
1788/89	7 212	—	—	—	—	—	—	—
1789/90	8 060	—	—	—	—	—	—	—
1790/91	7 238	—	—	—	—	—	—	—
1791/92	7 778	—	—	—	—	—	—	—
1792/93	7 438	—	—	—	—	—	—	—
1793/94	7 794	—	—	—	—	—	—	—
1794/95	7 295	—	—	—	—	—	—	—
1795/96	6 626	—	—	—	—	—	—	—
1796/97	6 202	—	—	—	—	—	—	—

Die Verkehrsdichte an der Zollstätte in Ursern 1720—1797

(in Saum à 3 Zentner Zurzacher Gewicht)

Jahr	Salz	Korn	Eisen Eisenwaar Sensen	Pulver	Waren nach Bünden und Wallis	Mal- vasier	Belfer	Total
1720/21	—	—	—	—	—	—	—	13 702
1721/22	—	—	—	—	—	—	48	15 233
1722/23	—	—	—	—	—	—	29	14 059
1723/24	—	—	—	—	—	—	24	13 945
1724/25	—	—	—	—	—	—	—	17 347
1725/26	31	—	40	—	—	—	—	14 585
1726/27	—	—	—	—	—	—	—	15 099
1727/28	—	—	—	—	—	—	—	14 155
1728/29	—	—	—	—	—	—	—	14 805
1729/30	—	—	—	—	—	—	—	14 071
1730/31	—	—	—	—	—	—	—	16 343
1731/32	—	—	—	—	—	—	—	15 589
1739/40	—	—	—	—	—	—	—	13 610
1740/41	—	50	—	—	—	—	—	15 117
1741/42	—	—	—	—	—	—	—	16 899
1743/44	—	—	—	—	—	—	—	15 963
1749/50	175	—	—	—	—	—	—	17 958
1750/51	250	145	—	—	—	13	—	15 553
1751/52	352	—	—	—	—	14	—	15 790
1752/53	235	9	10	—	—	—	—	17 095
1753/54	294	13	23	2	—	—	—	21 944
1754/55	112	22	22	28	100	—	—	18 657
1755/56	176	4	23	21	80	—	—	17 353
1756/57	97	5	14	15	50	—	—	16 179
1757/58	72	—	30	17	40	—	—	15 519
1758/59	75	566	10	18	—	—	—	17 803
1759/60	266	120	—	—	—	—	—	19 397
1769/70	175	7 301	—	—	—	—	—	25 541
1779/80	40	—	—	—	—	—	—	21 286
1780/81	38	—	—	—	—	—	—	19 163
1781/82	35	—	—	—	—	—	—	22 574
1782/83	30	—	—	—	—	—	—	20 639
1783/84	35	—	—	—	—	—	—	18 926
1784/85	33	—	—	—	—	—	—	20 050
1786/87	73	437	—	—	—	—	—	26 349
1787/88	797	—	—	—	—	—	—	25 918
1788/89	81	—	—	—	—	—	—	25 952
1789/90	19	—	—	—	—	—	—	28 608
1790/91	2	—	—	—	—	—	—	30 038
1791/92	—	—	—	—	—	—	—	29 809
1792/93	—	—	—	—	—	—	—	31 214
1793/94	—	—	—	—	—	—	—	31 339
1794/95	—	—	—	—	—	—	—	30 553
1795/96	—	—	—	—	—	—	—	36 510
1796/97	—	—	—	—	—	—	—	27 440

BEILAGE VII

Die Verkehrsdichte an der Zollstätte in Ursern 1802—1835

in Saum à 3 Zentner Zurzacher Gewicht

Jahr	Von Italien				Nach Italien				
	Stuck	Reis	Wein	Total	Stuck	Käse		Total	Total
						heimische	fremde		
1802/03	7226		3 517	10 743	2 853	4 726	159	7 738	18 481
1803/04	4 297	3 024	4 480	11 801	3 656	4 223	199	8 078	19 879
1804/05	4 995	2 991	4 825	12 811	4 333	5 606	202	10 141	22 952
1805/06	3 885	1 321	4 205	9 411	4 706	5 699	201	10 606	20 017
1806/07	4 126	2 797	3 433	10 356	4 785	5 249	212	10 246	20 602
1807/08	12 277		1 855	14 132	2 249	4 039	128	6 516	20 648
1808/09	19 381		3 021	22 402	2 775	6 594	187	9 556	31 958
1809/10	9 028		2 948	11 976	2 750	6 205	129	9 084	21 060
1810/11	5 033		1 371	6 404	5 463	6 671	105	12 239	18 643
1811/12	11 318		1 092	12 410	1 795	7 112 **	158	9 065	21 475
1812/13	11 963		1 122	13 085	1 891	6 965	141	8 997	22 082
1813/14	10 270		1 088	11 358	2 073	6 277	98	8 448	19 806
1814/15	5 637		823	6 460	4 225	6 300	39	10 564	17 024
1815/16	6 231		2 365	8 596	4 923	6 034	57	11 014	19 610
1816/17	4 025		2 517	6 542	3 023	6 232	36	9 291	15 833
1817/18	12 650		7 158 *	19 808	2 416	3 668	—	6 084	25 892
1818/19	8 998		4 037	13 035	3 059	5 433	86	8 578	21 613
1819/20	5 935		3 618	9 553	2 724	6 859	413	9 996	19 549
1820/21	5 049		3 581	8 630	2 781	6 114	284	9 179	17 809
1821/22	4 435		2 866	7 301	3 235	8 132	471	11 838	19 139
1822/23	3 523		2 699	6 222	2 990	8 731	—	11 721	17 943
1823/24	3 512		3 132	6 644	2 876	7 029	388	10 293	16 937
1824/25	5 447		3 385	8 832	2 749	7 371	567	10 687	19 519
1825/26	3 555		3 254	6 809	3 273	6 764	650	10 687	17 496
1826/27	3 673		3 857	7 530	2 556	7 174	446	10 176	17 706
1827/28	4 337		3 370	7 707	2 069	7 765	544	10 378	18 085
1828/29	3 729		2 733	6 462	1 958	7 040	614	9 612	16 074
1829/30	5 135		2 434	7 569	1 606	5 688	646	7 758	15 327
1830/31	4 996		3 949	8 945	1 442	6 752	468	8 662	17 607
1831/32	8 081		3 476	11 557	1 330	5 760	533	7 623	19 180
1832/33	6 583		4 229	10 812	1 308	4 931	689	6 928	17 740
1833/34	1 806		3 947	5 753	1 501	4 777	523	6 801	12 584
1834 ***	1 131		2 347	3 478	1 180	3 631	525	5 336	8 814

* Wein oder Korn aus Italien

** Käse oder Korn

*** 1. April bis 31. Dez.

**Erläuterungen zu den Tabellen
über die Urner und Tessiner Zolleinnahmen
(Seite 148/149)**

a) *Die Zolleinnahmen des Kantons Uri*: In der Zusammenstellung fehlt vor allem der Ertrag des 1827 von der Tagsatzung bewilligten, seit 1830 bezogenen Straßenbauzolles von Hospenthal. Dies hat seinen Grund in dem bereits bekannten Amortisationsvertrag über die Straßenbauschuld der «obern Gotthardstraße»⁵⁹⁶, den Uri mit Luzern eingegangen war. Infolge dieses Abkommens mußte über diesen Zoll eine Spezialrechnung geführt werden, und deshalb durfte er nicht in die Gesamtzollrechnung aufgenommen werden. Trotzdem leistete dieser Zoll natürlich einen ansehnlichen Beitrag an die Vermehrung der unrealisierbaren Aktiven des Kantons Uri, stand doch sein Jahresertrag nicht viel hinter demjenigen sämtlicher andern Zölle zurück:

Ertrag des Straßenbauzolles 1830—1850⁵⁹⁷

1830/35	Fr. 11 600
1835/40	14 400
1840/45	19 700
1845/50	21 400

Für uns undurchsichtige Verhältnisse bestanden bei dem 1818 bewilligten «untern Straßenbauzoll»⁵⁹⁸.

In der Zusammenstellung fehlen sodann die den Gemeinden zufallenden Fürleitegebühren:

Ertrag der Fürleiten im Kanton Uri

	um 1807	1835/1843
Flüelen/Altdorf	95 gl.	60 Fr.
Silenen	250	210
Wassen	300	240
Göschenen	100	120

⁵⁹⁶ Vgl. Anm. 96, S. 34.

⁵⁹⁷ Quellen: St.A.L., No. 1651, und St.A.L., A3, No. 2360.

⁵⁹⁸ Die einzige Nachricht über diesen Zoll, die wir eruieren konnten, nachdem er von der Tagsatzung bewilligt war, lautet, daß er von 1822—1825 jährlich 8925 Franken eingetragen habe. Mitteilung von Landammann Müller an der Konkordatskonferenz vom Oktober 1826. Konferenzprotokoll; St.A.L., No. 1644.

Zum Ohmgeld ist zu sagen, daß ab 1815 die in der Bezirksrechnung aufgeführten Beträge nur zwei Drittel des effektiven Jahresertrages darstellen, da zum voraus ein Drittel zuhanden der Zentralarmenpflege abgezogen wurde. In der Zusammenstellung fehlt, weil nicht den Verkehr auf der Gotthardstraße treffend, der ab 1836 in Wassen bezogene Sustenpaß-Straßenzoll, der ziemlich unbedeutend war und im Jahresdurchschnitt bis 1850 nur 83 gl. eintrug.

b) *Die Zolleinnahmen des Kantons Tessin*: Eine detaillierte Zusammenstellung ist hier infolge der Verpachtung der Zölle von 1816 bis 1841 nicht möglich. Die summarische Uebersicht zeigt aber dennoch, daß die Wiedereinführung des Pachtsystems sich vorerst vorteilhaft auf die Zolleinnahmen auswirkte. Mit steigendem Verkehr gegen Ende der dreißiger Jahre und als gleichzeitig allerhand Korruption in der Zollverwaltung bekannt geworden war, entschloß man sich endlich zum Verzicht auf das Pachtsystem. Der Erfolg blieb, wie die Tabelle 1, Seite 149 zeigt, nicht aus: trotz Reduktion einiger Grenzzollansätze und der Weggelder stiegen die Zolleinnahmen sofort um mehr als ein Viertel. Die Tabelle 2, Seite 149, spiegelt die enorme Bedeutung der Konsumo- und Ausfuhrzölle für das Gesamtzollprodukt wider. Sie zeigt aber auch, daß etwa $\frac{9}{10}$ des gesamten Transits über die Gotthardstraße ging und nur $\frac{1}{10}$ über die Bernhardinstraße. Nach einer von Francini veröffentlichten Zusammenstellung⁵⁹⁹ der Einnahmen der 14 tessinischen Zollämter 1806/1808 wurden rund 87 % aller Zollgelder von den 5 Zollstationen Magadino (37 %), Lugano (21 %), Ponte Tresa (14 %), Chiasso (9 %), Locarno (6 %) eingenommen. An Binnenzoll- (Weggeld-) Einnahmen stammten in den ersten zwei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts 50 % und mehr vom Zollamt Dazio Grande (= «großer Zoll»); um die Mitte der 30er Jahre lieferte Airolo die Haupteinnahme (ca. 75 %) ⁶⁰⁰ infolge der Konzentration verschiedener alter und neuer Zollgefälle an diesem Ort.

⁵⁹⁹ Francini, *La Svizzera italiana*, II, pag. 190.

⁶⁰⁰ Francini, *La Svizzera italiana*, II, pag. 191, 195.

QUELLEN UND LITERATUR

A. Ungedruckte Quellen

a) Staatsarchiv Luzern (St.A.L.):

A2; F7, Thek No. 1642—43: Handel und Verkehr über den St. Gotthard, 1800 bis 1824.

No. 1644—45: Handelsverhältnisse im Innern der Schweiz; St. Gotthardhandelsstraße 1825—1830.

No. 1646—51: St. Gotthardhandelsstraße 1818—1847.

No. 1657: Sust- und Speditionswesen des Kantons Luzern, 1801—1847.

A3; F7, No. 2360—61: Handelsverhältnisse im Innern der Schweiz 1849 ff.; St. Gotthardhandelsstraße; Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee.

Akten der Luzerner Handelskammer 1801 ff.:

Pars I: Aufsicht über das Handlungswesen; Rechnungswesen der Handelskammer 1801 ff.

Pars III: Handlungspolizei, Handelsberichte, Handelstractate mit dem Ausland. Zoll und Handelsverhältnisse im Innern der Schweiz, Post-, Münz- und Straßenwesen, Maße und Gewichte.

Pars IV: Handelsstreitigkeiten.

Pars V: Sustwesen.

Pars VI: Fuhr- und Frachtwesen.

Pars VII: Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee.

Pars VIII: Transitwesen.

Protokolle der Sitzungen der Handelskammer 1837 ff.

Berichte über Susten und Sustgebühren.

b) Staatsarchiv Uri (St.A.Uri):

Protokolle der Postkommission 1842—1850, 2 Bde.

Protokoll der Zoll- und Paßkommission 1838—1847.

Protokoll des Malefizlandrates 1837—1850.

Staats- und Bezirksrechnungen von Kanton und Bezirk Uri: 1755—1757, 1774 bis 1780 und 1803—1850.

Sustbücher von Altdorf 1818, 1828—1831, 1846, 1847; 4 Bde.

c) Talarchiv Ursern:

Paßverkehrs- und Zollakten, Thek 1 und 2, 1800—1850.

Regesten der Urkunden und Aktenstücke von 1317—1800 und Verzeichnis der ältern Bücher und Rollen.

Talrechnungen des Urserntales 1721—1850.

d) Staatsarchiv Tessin (St.A.T):

Dazi e pedaggi, cart. 4: Zölle und Weggelder in Chiasso, Lugano, Magadino, Monte Piottino, 1804 ff.

Dazi e pedaggi, cart. 11: Verhandlungen über Zoll- und Transitwesen mit den übrigen Kantonen; Transportmittel; Transitverkehr über den St. Gotthardpaß 1802—1846.

Costruzioni, cart. 132—133: Straßenwesen, Korrespondenzen des Paßaufsehers mit dem kantonalen Straßeningenieur 1840—1847.

Commercio e Industria, cart. 17: Transport- und Transitwesen; Korrespondenzen der Paßkommission von Bellinzona; 1792 ff.; Transporttarife.

Diversi, No. 1332—5950: Sust- und Zollltarife.

e) Bundesarchiv Bern (B.A.B.):

Akten der Helvetik: Bde. No. 2663—2671, Korrespondenzen des eidg. Finanzministers über Zölle und Mauthen mit den Kantonen Lugano, Bellinzona, Luzern und Waldstätten.

No. 1110: Polizeiwesen.

No. 3164: Korrespondenzen des eidg. Kriegsministers betr. Genie, Brücken und Straßen mit dem Kanton Waldstätten.

Akten der Mediation: Bde. No. 516—521, Eidg. Zollwesen, Zollltarife, Berichte der eidg. Zollkommission.

Akten von 1813—1848: Bde. No. 1737, 1745, 1769, 1779b, Zollwesen, Korrespondenzen des eidg. Zollrevisors mit dem eidg. Vorort und mit dem Kanton Uri. Sammlung der Zollltarife.

f) Staatsarchiv Zürich (St.A.Z.):

Akten des Lauiser und Luggarner Syndikats: B VIII, 355.

Kanton Tessin, 1803 ff.: L 51, 1—3.

Kanton Uri, 1821 ff.: L 54, 1—2.

Akten des Kaufmännischen Direktoriums: Spedition über Horgen und Richterswil.

g) Gotthardbahn-Archiv Luzern: Verschiedene Akten: Thek No. 125.

h) Sammlung von Friedrich Gisler, Altdorf (Privatbesitz): Akten über Fuhr- und Straßenwesen im Kanton Uri.

B. Gotthardarchiv
(Bürgerbibliothek Luzern)

Sammlung von Dr. O. Schrafl: Notizen über die Geschichte des St. Gotthardpasses, inkl. einige handschriftliche Originale.

C. Gedruckte Quellen

Aelt. Landbuch von Uri; Zeitschrift für schweizerisches Recht, Bd. 11, Basel 1864.

Alt Landbuch von Uri, 3 Bde. Bd. I: Flüelen 1823; Bd. II: Nachträge und Zusätze zu Bd. I, Altdorf 1859; Bd. III: Ergänzungsband, Sammlung aller Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen 1825—1841, Altdorf 1842.

Amtliche Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Uri 1842—1850, mit Ausschluß des Zoll- und Postwesens, Altdorf 1856.

Revidierte amtl. Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Uri, Altdorf 1885.

Rechtsquellen von Uri. Herausgegeben von Alois Müller, in Geschichtsfreund, Bd. 21, S. 305 ff.

- Altes und Neues Talbuch von Ursern. Zeitschrift für schweizerisches Recht, Bd. 12, Basel 1864.
- Säumerordnungen für den St. Gotthardpaß von 1363 und 1383, hg. von Jos. Schneller, in Geschichtsfreund. Bd. 7 und 11; Säumerordnung von 1498, hg. von Ed. Wymann, in Geschichtsfreund, Bd. 89, S. 234 ff.
- Strickler Joh., Aktensammlung der Helvetik.
- Statutenbücher der tessinischen Landvogteien, veröffentlicht in Zeitschrift für schweizerisches Recht, Bde. 14, 27—29.
- Bullettino ufficiale della Repubblica e Cantone Ticino (Bull.off.), vol. I (1803) ff.
- Bullettino storico della Svizzera italiana. hg. von Emilio Motta, Bellinzona 1879 bis 1911.
- Sammlung der eidgenössischen Abschiede.

D. Literatur

- Amrein K. C., Der St. Gotthardpaß, Historische Skizze, Zürich 1878.
- Bannwart P., Der Reichszoll zu Flüelen im Lande Uri 1313—1427, Geschichtsfreund Bd. I, S. 14 ff. und 323 ff.
- Bavier S., Die Straßen der Schweiz, Zürich 1878.
- Bircher R., Wirtschaft und Lebenshaltung im schweizerischen «Hirtenland» am Ende des 18. Jahrhunderts, Diss. Zürich, Lachen 1938.
- Bodmer W., Tendenzen der Wirtschaftspolitik der eidgenössischen Orte im Zeitalter des Merkantilismus. in Schweiz. Zeitschrift f. Geschichte, Bd. 1, Heft 4, 1951, S. 562 ff.
- Buc St., Beiträge zur Verkehrsgeschichte Graubündens: Der Churer Gütertransit im 17. und 18. Jahrhundert, Diss. Zürich 1917.
- Bürgi G., Erinnerungen eines alten Senntenbauern ans Welschlandfahren und Sennenleben, Schwyz 1906.
- Cérenville B. de, Le système continental en Suisse 1803—1813, Diss. Zürich, Lausanne 1906.
- De-Vit Vinc., Il Lago Maggiore, Stresa e le Isole Borromee, 4 Bde., Prato 1875—78.
- Dietz A., Frankfurter Handelsgeschichte, 5 Bde., Frankfurt a. M. 1921—25.
- Faßbind R., Die Schappe-Industrie in der Innerschweiz, Diss. Zürich, Stans 1950.
- Franscini St., Der Canton Tessin. historisch, geographisch, statistisch geschildert, St. Gallen und Bern 1835.
- Franscini St., La Svizzera italiana, 2 Bde., Lugano 1837—40.
- Franscini St., Statistik der Schweiz, Bd. I, Bern 1848.
- Frey Rob., Das Fuhrwesen in Basel von 1662 bis 1848, Diss. Basel 1932.
- Gagliardi E., Geschichte der Schweiz, 3 Bde., 3. Aufl., Zürich 1938.
- Geering T., Handel und Industrie der Stadt Basel, Basel 1886.
- Gisler K., Geschichtliches, Sagen und Legenden aus Uri, Altdorf 1920.
- Gubler Hch., Geschichte des Kantons Tessin von 1830 bis 1841, Diss. Zürich 1906.
- Gutzwiller K., Die Milchverarbeitung in der Schweiz und der Handel mit Milch-erzeugnissen, Schaffhausen 1923.
- Haas-Zumbühl F., Geschichte der St. Niklausengesellschaft der Stadt Luzern, Luzern 1910.

- Härry A., Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege, Frauenfeld 1911, und Jahrbuch des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein—Bodensee, Jahrg. 1916 und 1917, Verbandsschriften No. 30/31.
- Hofer F., Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee, Diss. Bern 1931.
- Hoppeler Rob., Ursern im Mittelalter, Zürich 1910.
- Huber Alb., Die Entwicklung des eidgenössischen Zollwesens vom Beginn der ersten Tarife bis zur Bundesverfassung des Jahres 1848, Diss. Bern 1890.
- Kaiser Jak., Repetitorium der Abschiede der eidg. Tagsatzungen 1803—1813, Bern 1886.
- Kocher A., Der alte St. Gotthardweg, Freiburg in der Schweiz, 1951.
- Kulischer Jos., Allg. Wirtschaftsgeschichte, 2 Bde. München und Berlin 1929.
- Leu Joh. Jak., Allgemeines Helvetisches, Eydgenössisches oder Schweizerisches Lexicon, Zürich 1747—1765, nebst 6 Supplementsbänden von H. Jak. Holzhalb, Zug 1786—1795.
- Lusser K. F., Der Kanton Uri (Gemälde der Schweiz, Bd. IV), St. Gallen und Bern 1834.
- Lusser K. F., Geschichte des Kantons Uri bis 1850, Schwyz 1862.
- Lüthy H., Der Schweizerische Großhandel in Geschichte und Gegenwart, Basel 1943.
- Luzzatto G., Storia economica dell'età moderna e contemporanea, 2 Bde., Padova 1938.
- Marty A., Die Viehwirtschaft der Urschweiz und Luzerns, insbesondere der Welschlandhandel 1500—1798, Zürich 1951.
- Meyer K., Blenio und Leventina von Barbarossa bis Heinrich VII., Luzern 1911.
- Meyer K., Zur Ursprungsgeschichte des St. Gotthards, Urner Neujahrsblatt 1920.
- Meyer K., Aufsätze und Reden, Zürich 1952.
- Muheim H., Die Straßenbaupolitik des Kantons Uri, Diss. Bern 1945.
- Muheim L., Die Entwicklung und volkswirtschaftliche Bedeutung des Reise- und Fremdenverkehrs in Uri, Diss. Bern 1948.
- Ochsner M., Schwyz und der Verkehr über den St. Gotthard, in Mitteilungen des Hist. Vereins Schwyz, Heft 35/36, Schwyz 1927—1929.
- Oehlmann E., Die Alpenpässe im Mittelalter, in Jahrbuch f. Schweizer Geschichte, Bd. 3, 1878/79.
- Pfister H., Das Transportwesen der internationalen Handelswege von Graubünden im Mittelalter und in der Neuzeit, Chur 1913.
- Philippson F. C., Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert, Berlin 1899.
- Pometta E. und Chiesa V., Storia di Lugano, Lugano 1942.
- Rechtsschrift über die Freiheit der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee, Luzern 1838.
- Rüd E., Der Gotthard als Verkehrsweg, Sonderabdruck aus der Postzeitschrift, No. 3—5, Jahrg. 1933.
- Rupli W., Zollreform und Bundesreform in der Schweiz 1815—1848, Zürich 1949.
- Schmidt M. G., Geschichte des Welthandels, 3. Aufl., Leipzig und Berlin 1917.
- Schulte A., Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, 2 Bde., Leipzig 1900.
- Schwendimann Joh., Luzernische Handels- und Gewerbepolitik, Luzern 1918.
- Vollenweider O., Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstraße Wallenstadt—Zürich—Basel, Diss. Zürich 1912.
- Walter H., Bergbau und Bergbauversuche in den V Orten, Geschichtsfreund, Bde. 78—80, 1923—1925.

- Wartmann H., Industrie und Handel der Schweiz im 19. Jahrhundert, Bern 1902.
- Weinmann E., Geschichte des Kantons Tessin in der spätern Regenerationszeit 1840—1848, Diss. Zürich 1914.
- Weiß O., Die tessinischen Landvogteien der XII Orte im 18. Jahrhundert, Diss. Zürich 1914.
- Wiesendanger P., Die Entwicklung der Schiffahrtsrechte in der Schweiz, Diss. Zürich 1919.
- Wymann Ed., Die Rechnungen des Tales Ursern vom Jahre 1491 bis 1501, und die Säumerordnung für den St. Gotthardpaß vom Jahre 1498, Geschichtsfreund Bd. 89, Seite 234 ff.
- Wymann Ed., Studierende aus dem italienischen Sprachgebiet am Jesuitenkolleg in Luzern. Ein Beitrag des geistigen Einflusses des St. Gotthardpasses, Geschichtsfreund, Bd. 85, S. 272 ff.

Weitere Literatur ist in den Anmerkungen des Textes angegeben.

INHALT

	Seite
Vorwort	5
Einleitung: Die Grundlagen des Gotthardgüterverkehrs	8
1. Die wirtschafts- und handelsgeographischen Verhältnisse Europas und der Schweiz	8
2. Die physikalischen und verkehrsgeographischen Verhältnisse des Gotthardpasses	16
3. Politische und wirtschaftliche Verhältnisse in Uri und Tessin	18
Kapitel I: Die Organisation des Straßen- und Transportwesens	22
I. Das Straßenwesen	22
1. Der Saumweg über den St. Gotthardpaß	23
Der Saumweg im 19. Jahrhundert	26
2. Die fahrbare Gotthardstraße	30
II. Das Transportwesen	40
1. Die Transportorganisation bis Ende des 18. Jahrhunderts	40
2. Die Transportorganisation im 19. Jahrhundert	43
a) Die Oberaufsicht über das Paßwesen	44
b) Die Susten	46
Die einzelnen Susten	52
Die Sustbeamten	61
Die Sustgebühren	64
c) Die Speditoren	67
d) Das Fuhrwesen	77
Fuhrberechtigung und Entwicklung zur freien Konkurrenz	78
Die Transportmittel	85
Die Organisation der Güterfuhren und die Transportgeschwindigkeit	97
1. Die Strus- oder Stationsfuhren	98
2. Die Strack- oder direkten Fuhren	99
3. Die Eilfuhren	100
4. Die Transportgeschwindigkeit	105
Die Fuhrleute	109
Maßnahmen und Einrichtungen zum Schutze des Transportgutes	115

	Seite
e) Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee, auf dem Langen- und Luganersee	120
1. Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee	121
2. Die Schifffahrt auf dem Langen- und Luganersee	129
Kapitel II: Das Zollwesen	132
Zolltarife und Zollpolitik	140
a) Die Zolltarife des Kantons Uri	140
b) Die Zolltarife des Kantons Tessin	142
Die Zollerträge und ihre fiskalische Bedeutung	146
Kapitel III: Die Frachtpreise	150
Kapitel IV: Das Transportgut und die Verkehrsdichte	160
A. Der Transitgüterverkehr auf der Gotthardstraße	160
B. Ein- und Ausfuhr der Innerschweiz und des Kantons Tessin	167
C. Der Gotthard als Viehhandelsstraße	171
D. Zusammenfassung	174
Schlußbetrachtungen	181
Quellen und Literatur	203

LEBENS LAUF

Ich wurde am 8. Oktober 1923 in Hirzel, meiner Heimatgemeinde, geboren. Hier besuchte ich Primar- und Sekundarschule, dann in Zürich das Lehrerseminar und anschließend das Institut Juventus. Im Sommer 1944 immatrikulierte ich mich an der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Zürich. Infolge Militärdienst, hauptsächlich aber wegen praktischer Tätigkeit, mußte ich meine Studien mehrmals unterbrechen.



